JAHRGANG 8
OKTOBER 1959

10

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN



VERLAGSPOSTAMT BERLIN   EINZELPREIS DM 1,-



Foto: G. Illner, Leipzig

Wissen Sie schon ...

- *daß der Bahnhof München einen ganz kleinen Bruder gleichen Namens in der Deutschen Demokratischen Republik hat? An der landschaftlich sehr schönen Nebenbahn von Weimar nach Kranichfeld in Thüringen fand unser Bildreporter dieses „Stationsgebäude" des Haltepunktes München bei Bad Berka.*

- *daß in der Tschechoslowakischen Republik zwischen Kosice und Presov ein moderner Eisenbahnknotenpunkt neu angelegt wird? Allein die Gleisanlagen des Verschiebebahnhofes werden eine Länge von 36 km haben.*

- *daß die elektrisch betriebenen Strecken der Französischen Staatsbahnen eine Länge von etwa 6300 km erreicht haben?*

- *daß die Polnischen Staatsbahnen PKP in diesem Jahre insgesamt 9125 Güterwagen, 24 Elloks, 10 dreigliedrige Elektrotriebwagen, 374 Reisezugwagen und 20 Dieseltriebwagen erhalten werden?*

- *daß zur Zeit in England der Dampflokomotivbau für die Britischen Staatsbahnen noch fortgesetzt wird? In der Bahnwerkstätte von Swindon wird die schwere 1'E Güterzuglokomotive Klasse 9, die im Jahre 1954 als neue Type geschaffen wurde, laufend hergestellt. Die Lokomotive gilt in England als die bestgelungene Nachkriegskonstruktion und wird oft auch im Schnellzugdienst eingesetzt. Kürzlich erreichte eine Lokomotive dieser Reihe 140 km/h mit einem planmäßigen Zug.*

- *daß in der UdSSR im ersten Halbjahr 1959 insgesamt 446 Hauptbahn-Dieselloks, 206 Elloks für Hauptbahnen, 19 700 Güterwagen und 865 Reisezugwagen hergestellt wurden?*

AUS DEM INHALT

Titelbild

Abfahrbereit steht der Pionierexpreß in der Berliner Wuhlheide (siehe auch S. 262)

Rücktitelbild

Ausschnitt der TT-Anlage „Saalestadt" unseres Lesers K. Weber aus Leipzig, über die wir noch berichten. Fotos: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Bauanleitung für ein modernes Stellwerk
Die Fahrstromverteilung bei Kreuzungen und Kreuzungsweichen
Die Elloks E 10^1 und E 40

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft", Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion „Der Modelleisenbahner",** Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,– DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25–31, und alle DEWAG-Filialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



10 JAHRE DDR
10 JAHRE MODELLEISENBAHN

Десять лет ГДР — десять лет развития жел. дор. моделизма

Ten years DDR — ten years model railway

Dix ans république démocratique allemande — dix ans développement du modèlisme ferroviaire

Wir sollten an der Schwelle zum zweiten Jahrzehnt des Bestehens unserer Republik den Blick in die Zukunft richten und das Vergangene vor allem als Beweis dafür werten, daß unsere bedeutenden Vorhaben erfüllbar sind. Das erste Jahrzehnt stand im Zeichen einer umfassenden Erneuerung, die sich in den Köpfen der Menschen und in der Wirtschaft unseres Staates vollzogen hat.

Was den Prozeß des Umdenkens betrifft, so kann mit Fug und Recht behauptet werden, daß die überwiegende Mehrheit der Bürger unseres Staates keine Beziehungen mehr zur unheilvollen Vergangenheit besitzt; ja man sollte noch weitergehen und feststellen, daß der Aufbau des Sozialismus zum Anliegen der meisten geworden ist, wie viele große Taten der Vergangenheit und Gegenwart beweisen.

Wie geht es nun weiter? Wir arbeiten nach Plänen, wir sprechen von ihnen. Mag sein, daß die Interpretation dieser Dinge hier und dort zuweilen unglücklich, wenig instruktiv oder gar schlagwortartig klingt. Es steckt aber eine Erkenntnis dahinter und das ehrliche Wollen. Unsere Pläne, die durchweg Teile des Siebenjahrplanes sind, haben eine ganz bestimmte Funktion.

Es ist in der kapitalistischen Wirtschaftsform üblich, daß jeder all das produziert, wovon er sich hohe Gewinne verspricht. Technische Fortschritte haben den Konkurrenzkampf als Triebfeder; und es interessiert keinen, wie sich die Volkswirtschaft insgesamt entwickeln wird.

Diese Anarchie im Einsatz aller Potenzen läßt alle Energie und Tatkraft der Schaffenden im Sande versickern. Wir müssen, ausgehend von unseren Möglichkeiten, bei Berücksichtigung der sich ständig erweiternden Kapazitäten, genauestens wissen, wann wir welche Aufwendungen für diesen oder jenen Zweck verwenden. Unser Ziel ist der Sozialismus, d. h. wir wollen unseren Staat so leistungsfähig machen, daß der Überfluß an materiellen Gütern und kulturellen Werten das Leben eines jeden Bürgers zur nie versiegenden Quelle uneingeschränkter Daseinsfreude, frei von Sorgen, macht.

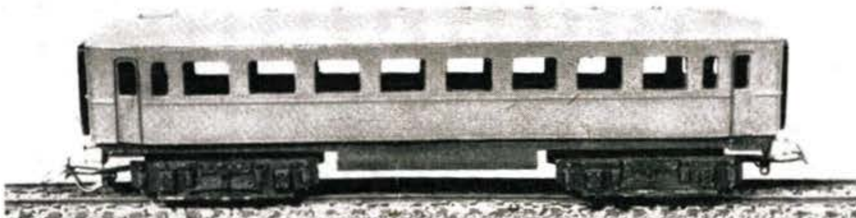


Bild 1 Piko-D-Zug-Wagen aus dem Jahre 1950. Vergleichen Sie dieses Modell mit den heutigen Erzeugnissen.

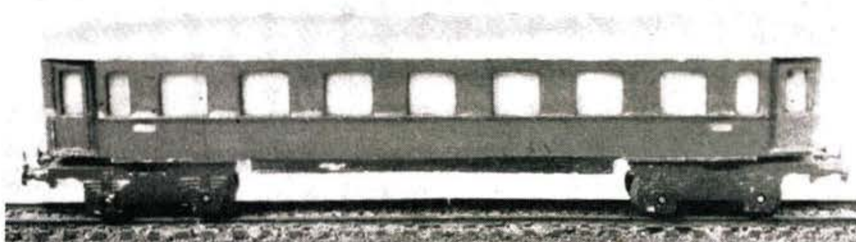


Bild 2 Ein D-Zug-Wagen der Firma Modelleisenbahnbau Bergfelde aus der Produktion 1951.

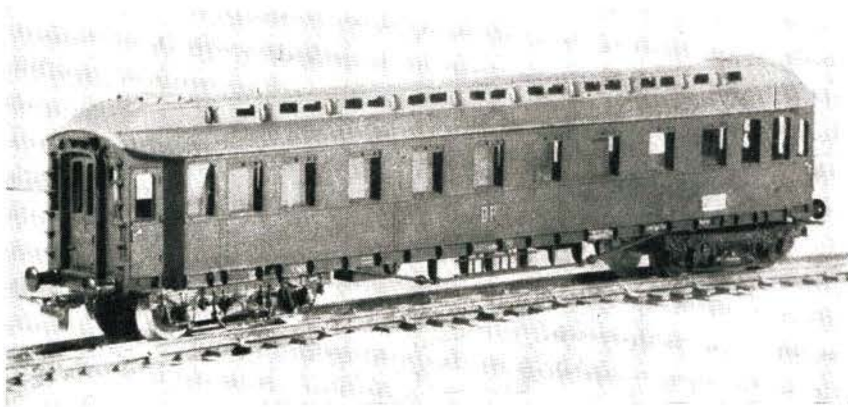
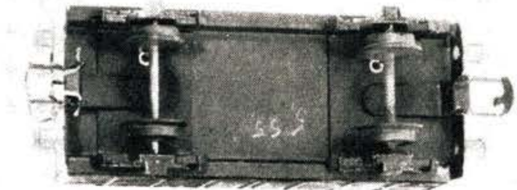


Bild 3 Und hier ein Modell der Firma Schicht aus Dresden, wie es heute im Handel ist.

Bild 7 Deutlich erkennt man den Unterschied in der Modellmäßigkeit der drei Piko-O-Wagen bei einem Blick auf das Untergestell.







Wir sollten uns noch einmal erinnern. Nach dem Kriege knurrte uns der Magen, wir waren arm, Brot und Margarine waren kleine Kostbarkeiten. Die SED, von vielen aufgefordert, als führende Partei die Aufnahme ausländischer Kredite zur Einfuhr von Massenbedarfsartikeln zu fördern, erklärte: „Erst mehr arbeiten – dann mehr essen." Das widersprach nur scheinbar den Gesetzen, wie die späteren Jahre bewiesen haben. Die Probleme des Hungers, der Kleidung und andere haben aufgehört, Probleme zu sein. Ohne Schulden mit Zins und Abhängigkeit, dafür mit der fünftgrößten Industriekapazität Europas!

Ja, lieber Freund, mag nun mancher einwenden, wir hungern nicht mehr, aber hier ist es mies, da fehlt dieses, dort jenes, wenig Ersatzteile, noch immer nicht genügend Wohnungen, und so weiter und so fort. Das stimmt zum Teil. Die tausend Kleinigkeiten machen uns Sorgen. Nicht selten sind es vor allem die Frauen, denen mehr Auswahl und Geschmack für „ihr Spezielles" angeboten werden sollte. Und es ist richtig, wenn auf Kosten der mit schöner Vielseitigkeit aufwartenden Spirituosenindustrie einiges in anderen Bereichen vielseitiger werden könnte. Aber ist es nicht auch so, daß vorhandenes Material viel besser und liebevoller verarbeitet werden könnte?

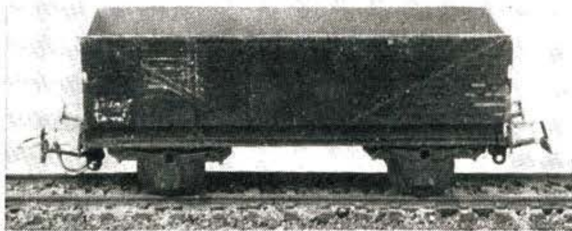


Bild 4 Piko-O-Wagen der ersten Produktion 1950.

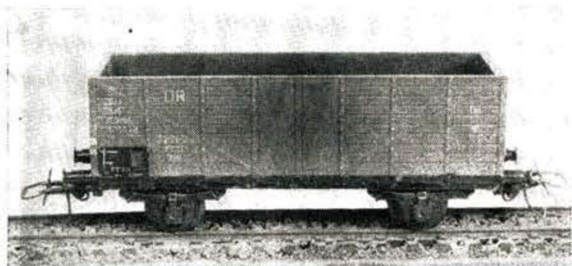


Bild 5 Derselbe Wagentyp als Modell derselben Firma, bloß einige Jahre später.

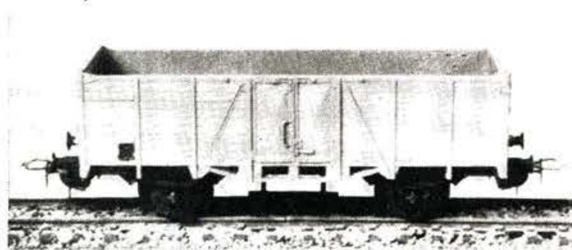


Bild 6 Einen gewaltigen Sprung bis zu diesem Modell-Fahrzeug machte Piko im Jahre 1959.

Wir sind die Erzeuger und Verbraucher aller Dinge. Warum gehen wir nicht nachdrücklich gegen solche Schludrigkeit vor. Wir können die Industrie zwingen, das Beste aus dem Vorhandenen herauszuholen. Tun wir das in den nächsten zehn Jahren!

Die Modellbahnindustrie unserer Republik ist heutzutage aus dem internationalen Geschäft nicht wegzudenken. Sie bringt Devisen ins Land, Geld für Stahl, der – verarbeitet – eines Tages auch das Geld für alle Spezereien abwerfen wird, die wir uns heute einfach noch nicht leisten können.

Vor zehn Jahren aber gab es überhaupt keine Modellbahnindustrie bei uns, die traditionellen Zentren lagen in Nürnberg und in Göppingen, sie besaßen hundertjährige Erfahrungen und waren glorienumwobene Olympionisten in Europa.

Damals begann sich unsere Regierung für das hervorragende technische Lehrmittel Modelleisenbahn zu interessieren. Import? Zu teuer. Im Jahre 1949 wurde ein Elektrobetrieb im heutigen Karl-Marx-Stadt mit der Entwicklung von Spielzeugeisenbahnen betraut. In den Jahren 1950/51 übernahm der volkseigene Betrieb Elektroinstallation Oberlind diese Produktion. Der Begriff, allerorten geschätzt, „Piko", entstand. Wer es noch nicht wissen sollte, der Name „Piko" setzt sich aus den Abkürzungen von „Pionierkonstruktion" zusammen, wie die Oberlinder Pioniere des Modellbahnbaus ihre Produktion benannten.

Im Jahre 1952 entstand übrigens auch die vor Ihnen liegende Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner". Ihre Geburtsstunde schlug zur damaligen Herbstmesse. Sie hatte eine wichtige Aufgabe zu erfüllen. Zunächst die der Information, womit sie ein bis dahin schmerzlich — unerfülltes Bedürfnis der Modelleisenbahner zufriedenstellte. Wir wollen uns innerhalb dieser Bemerkungen aus festlichem Anlaß nicht über den Grad des Gelingens dieser Aufgabe auslassen, das mögen unsere Leser selbst entscheiden. Immerhin aber ist die Auflage bei 30 000 Exemplaren angekommen, einer vergleichsweise sehr guten Höhe.

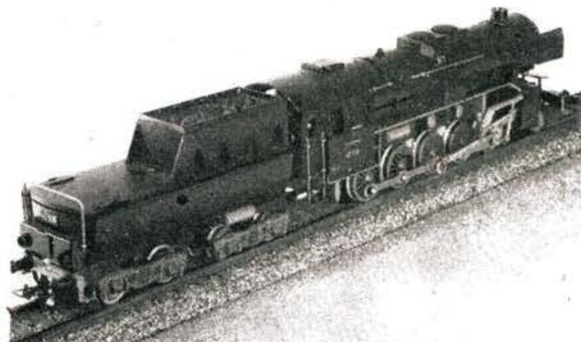


Bild 10 Im Jahre 1955 brachte dann die Firma Gützold dieses hervorragende Modell der R 42 heraus.



Bild 11 Und 1959 war dann die Piko R 23 da, ein gelungenes Triebfahrzeug.

Sie hatte das Band zu knüpfen von der Industrie zu den Verbrauchern, also zu den Modelleisenbahnern selbst, eine Aufgabe, die alles in allem erfüllt worden ist. Hier haben wir ein Beispiel für fruchtbare Wechselbeziehungen.

Wir haben diese Fragen unserer Zeitschrift nicht erwähnt, um auf das Thema „Zehn Jahre DDR" und „Der Modelleisenbahner" abzugleiten, sondern aus einem anderen Grunde. Uns oblag es nämlich gleichermaßen, der Vielzahl von Modelleisenbahnern, die ja nicht jeder für sich losgelöst im stillen Kämmerlein vorankommen können, einen Ersatz für das fehlende Verbandsleben zu geben. Wir haben das in Fachkreisen anerkannte Modellbahnwesen in der DDR auf internationalen Kongressen vertreten, uns oblag es, so gut es ging ein Band um alle zu schließen, wir waren Forum, kamen also für Erfordernisse auf, die einer Fachzeitungsredaktion auf die Dauer nicht anstehen können. Die Entwicklung setzt unseren Möglichkeiten Grenzen. Sie zeichnen sich ab.

Wir sind keine Verbandsmeyer, müssen aber aus unserer doch recht kompetenten Einsicht folgern, daß die Gründung einer Dachorganisation der Modelleisenbahner die Qualität der gesamten Arbeit an unserer gemeinsamen Liebhaberei bedeutend fördern würde. Wir halten das für einen Schritt, der bald erfolgen müßte, so daß wir in unserer Oktober-Ausgabe des Jahres 1969 das zweite Jahrzehnt als das der Gründung einer Modellbahner-Organisation behandeln können. Dies wünscht zum zehnten Jahrestag für alle Mitarbeiter der Redaktion Kurt Kube

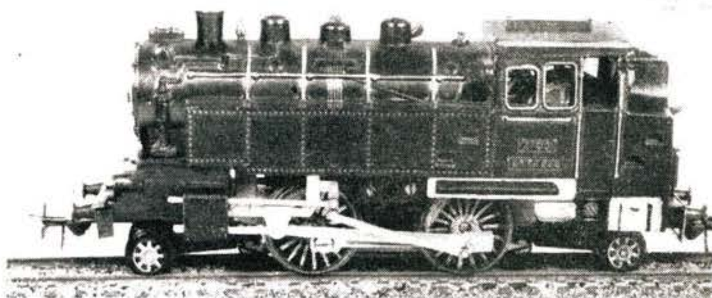


Bild 8 Auch bei den Triebfahrzeugen fing es primitiv an. Eine Piko 1' B 1' Tenderlok aus dem Jahre 1951.

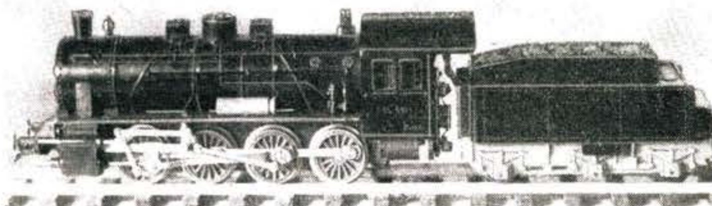


Bild 9 Bereits 1959 erschien dieses beliebte Piko-Modell der R 55 auf dem Markt. Schade, daß sie nicht mehr hergestellt wird.

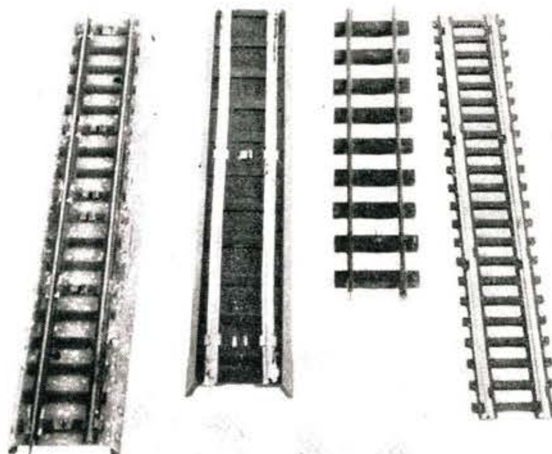


Bild 12 Schließlich noch ein Vergleich zwischen der Schienenproduktion der letzten zehn Jahre (v. l. n. r.).

Fotos: Pochanke (8), Illner (1), Archiv (3)

Ing. HANS KOBSCHÄTZKY, Witten-Stockum

Druckknopf als Dachbefestigung

Wenn man beim Selbstbau von Wagen das Dach fest anlötet, ist dessen Befestigung kein Problem. Viele Modelleisenbahner möchten aber das Dach abnehmbar haben, sei es der Beleuchtung wegen oder aus anderen Gründen. Eine stabile und gleichzeitig einfach lösbare Dachbefestigung ist für manchen Bastler, besonders für den, der mit einfachen Mitteln arbeiten muß, schon problematisch. Ein Federmechanismus hat meist seine Tücken, und Schrauben müssen oft verkleidet werden. Ich habe mich daher eines äußerst praktischen Mittels bedient, das allen Anforderungen nach gutem und sicherem Sitz des Daches, schneller und einfacher Lösbarkeit sowie Unsichtbarkeit nach außen entspricht. Zur Befestigung der Wagendächer habe ich ganz gewöhnliche Druckknöpfe verwendet.

Um es vorwegzunehmen, am besten eignen sich „weiße" Druckknöpfe, weil diese sich ohne weiteres löten lassen. Bei schwarzen Druckknöpfen muß man erst den Lack abkratzen.

Zunächst einige Bemerkungen über die Befestigung bei glattem Dach, wie z. B. bei dem ABi-Wagen im Bild 1. Man fertige sich kleine Blechwinkel nach Bild 2 an, in deren einen Schenkel man zur besseren Auflage des Druckknopf-Unterteiles ein Loch bohrt. Als Unterteil ist hier das Teil mit dem Loch gemeint, als Oberteil das Teil mit dem Dorn. Auf den gelochten Schenkel des Blechwinkels wird das Druckknopf-Unterteil gelötet und nach Erkalten das Oberteil mit einer Papierzwischenlage, die etwas größer als der Druckknopfdurchmesser ist, in das Unterteil gedrückt. Nun wird der andere Schenkel des Blechwinkels innen an die Stirnwand des Wagens gelötet, und zwar so, daß die Fläche des Oberteiles und die Oberkante der Stirnwand in gleicher Höhe liegen. Bevor man das Dach aufsetzt, muß die Fläche des Oberteils und die Stelle auf der Innenseite des Daches, wo der Druckknopf nachher befestigt sein soll, dick verzinnt werden. An der anderen Stirnwand wird der andere Winkel mit Druckknopf angebracht. Nun setzt man das Dach auf. Entweder hält man das Dach unter leichtem Druck in der richtigen Lage mit der Hand, oder man bindet das Dach mit einem Zwirnsfaden fest und erwärmt mit einem gut warmen Kolben außen auf dem Dach die Stellen, unter denen sich die Druckknöpfe befinden. Dadurch wird das zuvor innen aufgebrachte Zinn flüssig und hat nach Erkalten gebunden. Jetzt wird auch der Sinn der Papierzwischenlage klar; sie verhindert, daß Zinn vom Druckknopf-Oberteil in das Unterteil läuft und beide Teile ungewollt zusammenlöten. Das Dach kann nun abgenommen und die Papierzwischenlage entfernt werden. Die Dachbefestigung ist fertig. Da die Wagen-

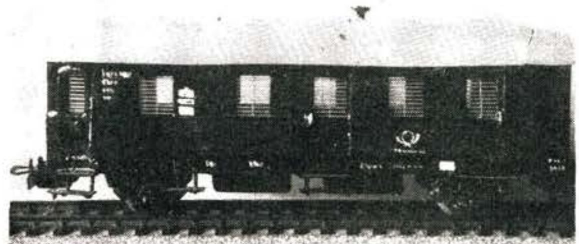


Bild 4 Postwagen mit heruntergezogenem druckknopfbefestigtem Dach.

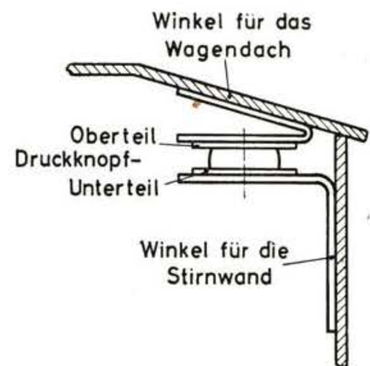


Bild 5 Druckknopf bei heruntergezogenem Dach.

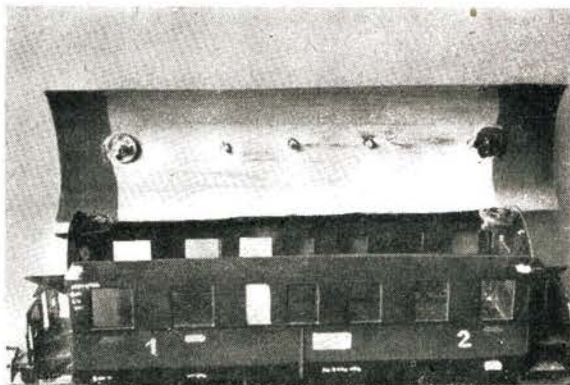


Bild 1 Abi-Wagen mit glattem, druckknopfbefestigtem Dach.

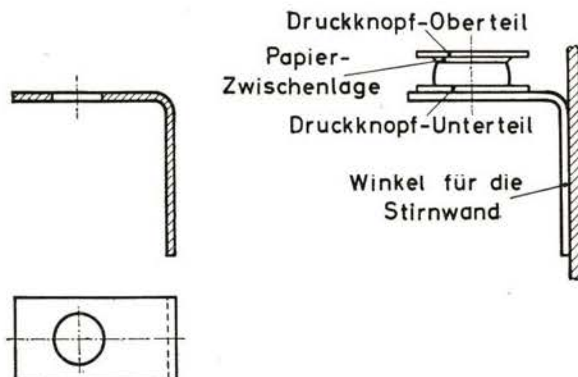


Bild 2 Blechwinkel mit Bohrung.

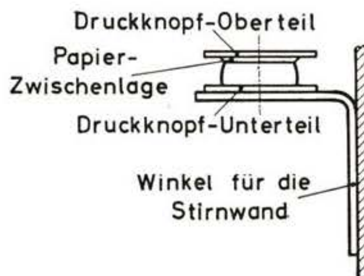


Bild 3 Winkelbefestigung an der Stirnwand.

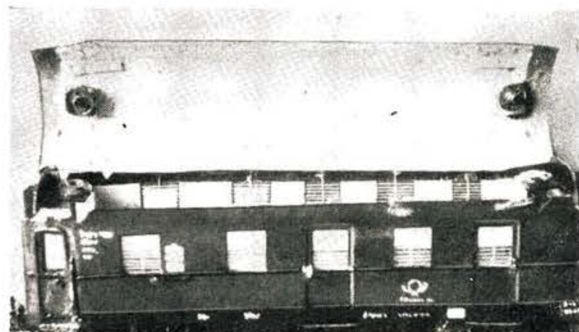


Bild 6 Druckknopfbefestigung mit Spitzwinkeln am Postwagen.

dächer in den meisten Fällen nicht ohne Beachtung der Wagenseiten aufgesetzt werden können, streicht man ein Druckknopfpaar farbig an, damit beim Aufsetzen des Daches immer die zusammengehörigen Knöpfe aufeinander kommen und der richtige Sitz des Daches gewährleistet ist.

Hat man ein heruntergezogenes Dach, wie z. B. bei dem im Bild 4 gezeigten Postwagen, so verfährt man mit den Stirnwand-Blechwinkeln wie oben beschrieben. Das geneigte Dachende erfordert jedoch, daß man zwischen Dach und Oberteil einen spitzen Blechwinkel einfügt. Der Winkel muß so spitz sein, daß der eine Schenkel die Dachneigung hat und der andere waagerecht liegt (Bild 5). Beim Biegen des Winkels braucht man nicht gar zu genau sein. Er wird beim Aufdrücken des Daches in die richtige Lage gebogen und behält diese nach dem Anlöten auch bei.

Selbstverständlich ist auch an diesen Spitzwinkel das Druckknopf-Oberteil vorher anzulöten und der freie Schenkel auf der Dachseite zu verzinnen. An sich ist die Papierzwischenlage hier nicht notwendig, doch empfiehlt sie sich, weil ein wenig Zinn abtropfen und zwischen die Druckknopfteile laufen kann. Dann wird das Dach aufgesetzt und wie beim glatten Dach durch Auflegen des Kolbens verlötet. Bild 6 zeigt die Druckknöpfe am heruntergezogenen Dach des Postwagens.

Die Druckknopfbefestigung ist einfach, billig, leicht herzustellen und in der Funktion sicher. Sie läßt sich ebenso leicht schließen und lösen wie der Druckknopf an Mutters Bluse, eigentlich noch bequemer. Ich habe die Brauchbarkeit der Druckknöpfe an verschiedenen Wagen ausprobiert, wie die Bilder zeigen, und auch jeder Modellbahner wird von der tadellosen Funktion überrascht sein.

Ing. GERT STRENGE, Berlin

Plastikbandagen, selbst hergestellt

Die Zugleistung auch gut eingelaufener und mechanisch in Ordnung befindlicher handelsüblicher Loks befriedigt oft nicht, obwohl die Motoren größere Leistungen abgeben könnten. Der Grund dafür ist, daß die Maschinen schleudern, wenn die effektive Zugkraft der Lok kleiner ist oder wird als die Gesamtwiderstandskraft des Wagenzuges.

Die effektive Zugkraft stellt die Haftungszugkraft der Lok abzüglich der Widerstände der Lok und des evtl. vorhandenen Tenders dar. Um sie zu erhöhen, muß man entweder die Haftungszugkraft vergrößern oder die Widerstände verringern.

Eine Erhöhung der Haftungszugkraft ist möglich durch Vergrößerung der Belastung der angetriebenen Achsen oder durch Erhöhung des Haftungsbeiwertes, d. h. der materialabhängigen Reibung zwischen Rad und Schiene.

Das Material bzw. die Oberflächenrauhigkeit des Schienenkopfes lassen sich nicht mit dauernder Wirkung beeinflussen, das Material der Laufradkränze kann jedoch unter bestimmten Voraussetzungen durch solches mit günstigerem Haftwert ersetzt oder mit solchem belegt werden. Mit derartigen, als Plastic-Bandagen bekannten Belägen kann eine Erhöhung der Haftungszugkraft um das Drei- und Vierfache gegenüber der bei Metallradzahnkränzen vorhandenen erzielt werden. Die Verwendung von Plastic-Bandagen an angetriebenen Rädern setzt eine besondere konstruktive Gestaltung der Räder voraus und ist dann nicht möglich, wenn die Räder zur Stromabnahme dienen, da die Bandagen nicht leiten. Oft kann man bei Schlepptenderloks durch die Schlepptenderachsen oder -Drehgestelle eine Stromabnahme ermöglichen (BR 42). Wie man beispielsweise an einer Piko R 50 alle Treibachsen mit Plastic-Bandagen guter Haltbarkeit bei verblüffend geringem Arbeitsaufwand versehen kann, soll hier beschrieben werden. Das vordere Tenderdrehgestell wird demontiert und gegen die Bodenplatte und die Befestigungsschraube isoliert wieder angebaut. Das hintere Drehgestell erhält masseseitig, das vordere auf der anderen Seite je ein Metallrad auf jeder Achse. Die Drehgestelle werden durch angelötete Stromabnehmerfedern mit den Achsen und durch isolierte Litzen mit den Haltern für die Bürstenfedern elektrisch verbunden. Die eiserne Verbindungslasche zwischen Tender und Lok wird durch eine solche aus Hartpapier oder Kunststoff ersetzt, die hinteren Stromabnehmerfedern der Lok werden entfernt. Nun legt man die Lok mit elektrisch mit dem Fahrregler verbundenem Tender auf den Rücken, sichert sie gegen Umfallen, läßt die Räder langsam drehen und pinselt die drei hinteren Radpaare und besonders die Laufkränze gründlich mit einem kleinen steifen Pinsel mehrfach mit Azeton einzeln ab. Azeton ist feuergefährlich und löst Farbe, man achte also darauf, daß lackierte Flächen keine Spritzer bekommen und keine offenen Flammen in der Nähe sind. Der Pinsel ist des öfteren in Azeton zu säubern. Sind Räder und Spurkränze völlig fettfrei, sauber und trocken, dann pinselt man sie, stets in Drehung gehalten, mit einer Lösung von ein bis zwei Teilen Duosan und einem Teil Azeton nicht zu dick, aber gleichmäßig ein. Dabei ist darauf zu achten, daß die Schicht lückenlos vom Spurkranz innen über Spurkranz und Lauffläche hinweg bis 2 mm in die Speichen hinein verläuft. 24 Stunden bleibt die Lok auf dem Rücken zum Trocknen liegen, dann werden die Räder erneut und in gleicher Weise mit der Lösung behandelt. Nach weiteren 48 Stunden Trockenzeit gehts wieder zum Einsatz, längere Trockenzeiten erhöhen die Haltbarkeit.

Durch diese Bandagen auf den drei hinteren Treibradpaaren konnte eine Erhöhung der effektiven Zugkraft auf fast das Dreifache erreicht werden, ohne daß der Motor überlastet wurde. Obwohl die Schicht nur wenige Zehntel Millimeter stark ist, hält sie selbst bei häufigem Betrieb über ein Vierteljahr. Zur Erneuerung der Bandagen schneidet man die Schicht mit einer Schneidfeder axial mehrfach am Radumfang ein und entfernt sie mit der Feder bei laufenden Rädern.

Reinigung der Räder mit Azeton vor dem Neuauftragen der Lösung ist notwendig.

Die Belastung der Maschine sollte unter keinen Umständen so hoch gewählt werden, daß der Motor selbst bei halber Fahrspannung nicht anlaufen kann. Eine zusätzliche Beschwerung ist nur bis zu einem solchen Grade ratsam, daß sich die Räder bei festgehaltener Maschine und halber Fahrspannung durchdrehen (Schleudern), das trotz der Bandagen bei starker Belastung auftretende Schleudern schont die Maschine. Gut gepflegte und gewartete Maschinen vertragen Bleibeschwerung, die R 50 besitzt ein Bleiballastgewicht, welches den freien Hohlraum des Kessels völlig ausfüllt und ihre Zugleistung übertrifft die einer Zweimotorenmaschine bei halbem Stromverbrauch.



Pioniereisenbahn in der Wuhlheide

Sicher geht es Ihnen auch so wie mir, lieber Modelleisenbahner! In diesen Tagen, die erfüllt sind von den großen Vorbereitungen für den 10. Geburtstag unserer jungen Republik, geht man aufmerksamer durch die Straßen, oft Zeit anwendend für den Gedanken: Das war vor zehn Jahren noch nicht, das konnte erst durch das Bestehen unserer Arbeiter-und-Bauern-Macht geschaffen werden. So erging es mir auch bei meinem letzten Besuch in der Pionierrepublik „Ernst Thälmann" in der Berliner Wuhlheide. Diese schöne Anlage wurde von den Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik geschaffen. Einer der großen Anziehungspunkte des Parkes ist für alt und jung immer wieder die Pioniereisenbahn. Der Hauptbahnhof „Pionierpark" gleich rechts neben dem Eingangsportal ist wohl der einzige Bahnhof, auf dem man „Reisende" geduldig warten sehen kann; auch wenn der Zug gerade vor der Nase weggefahren ist. Tritt der kleine rotbemützte Eisenbahner mit dem Befehlsstab aus dem Dienstgebäude, dann fügt sich alles seinen Anweisungen.

Ohne die kleine Eisenbahn kann man sich den Pionierpark gar nicht mehr vorstellen. Und doch war sie nicht immer da. Als die Jungen Pioniere 1954 und 1955 auf dem Berliner Weihnachtsmarkt mit der ausgeborgten Dresdener Pioniereisenbahn arbeiten durften, wurde ihr Wunsch nach einer eigenen Bahn immer größer. Die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik kamen ihnen dabei zu Hilfe. Zu Ehren des 80. Geburtstages unseres Staatspräsidenten Wilhelm Pieck verpflichteten sie sich, den Berliner Pionieren eine Eisenbahn zu schenken. Der erste Spatenstich erfolgte im Februar/März 1956 und schon am „Tag des deutschen Eisenbahners" im Juni 1956 konnte der Minister für Verkehrswesen, Dipl.-Ing. Erwin Kramer, die Bahn den Pionieren übergeben. An der geleisteten Arbeit hatten besonders die Eisenbahner der Reichsbahndirektion Berlin großen Anteil. Nach und nach wurde dann die Anlage vergößert. 1957 entstand die Querverbindung mit ihren dazugehörigen Bahnhöfen.

Über den Gleisring und die Querverbindung insgesamt 7 km lang, Spurweite 600 mm, können die Reisenden jetzt zu sechs modern eingerichteten Bahnhöfen gelangen. Drei mechanische und ein elektrisches Stellwerk dienen der sicheren Abwicklung des Zugbetriebes. Von den Fahrdienstleitern werden 16 Weichen und 11 Signale betätigt. Orts- und fernbediente Schranken riegeln 14 Wegübergänge ab. Zwei Reisezüge verkehren zur Zeit, jeder aus vier überdachten, je 32 Sitzplätze umfassenden, Wagen und einer Diesellok bestehend. Die Wagen sind luftgebremst. Elektrische Zugbeleuchtung gestattet auch bei Dunkelheit zu fahren. In einer Wagenhalle werden die Wagenzüge untergestellt, gepflegt und untersucht. Für die beiden Lokomotiven gibt es wie bei der großen Eisenbahn einen Lokschuppen, in dem auch Reparaturen ausgeführt werden können.

Alle Arbeiten – außer denen der Lokführer – werden unter Anleitung des Bahnhofsleiters von den Pionieren verrichtet. Die Ausbildung und Anleitung der Pioniereisenbahner liegt in den Händen erfahrener Eisenbahner. Der Leiter der Berliner Pioniereisenbahn, Horst Schobel, kann auf eine 17jährige Dienstzeit und sein Vertreter Kroll gar auf eine 40jährige Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn zurückblicken.

Bevor aber die Jungen Pioniere Eisenbahner spielen dürfen, heißt es erst einmal lernen. In sechs Doppelstunden wird nach der eigenen Fahrdienstvorschrift und Betriebsordnung unterrichtet. Vier Wochen danach erfolgt die Prüfung, und dann gibt es die Uniform, aus Bluse, Joppe, Mantel und Käppi bestehend, die jeder Pioniereisenbahner mit Stolz trägt. Wer ein Jahr lang ein guter Pioniereisenbahner ist, erhält das Treueabzeichen. Selbstverständlich werden alle Kinder ständig über Unfallschutz belehrt. Seit dem 15. Juni dieses Jahres wird im Fünf-Brigade-System gearbeitet. Jeden Tag ist eine andere Brigade an der Reihe. Diese Brigadenbildung hat viele Vorteile. Sie festigt das Kollektiv, bietet bessere Voraussetzungen zur Wettbewerbsführung und gestattet eine übersichtlichere Dienstplanung.

Sonnabends fährt die Pioniereisenbahn nicht. An diesem Tag treffen sich dann die Brigaden, leisten Ernteeinsätze, unternehmen Exkursionen oder bilden sich im Dienstunterricht weiter. Auch ihre Anlagen pflegen die Pioniere selbst. So lernen die Kinder im Spiel den Ernst des Eisenbahnerberufes kennen und lieben. Der Erfolg bleibt nicht aus. Gut 80 Prozent der Pioniereisenbahner wählt nach Beendigung der Schulzeit den Beruf des Eisenbahners und hält auch dann noch die Verbindung mit ihrem kleinen Bruder aufrecht.

Die Pioniereisenbahner unserer Republik – es gibt in Dresden, Leipzig, Magdeburg, Karl-Marx-Stadt und Cottbus

Bild 1 Durch die herrlichen Anlagen des Pionierparks „Ernst Thälmann", Berlin, geht die Fahrt der kleinen Eisenbahn.



noch Pioniereisenbahnen – haben auch ihre Zeitschrift, die unter dem Titel „Das Flügelrädchen" monatlich erscheint und sie über ihre eigenen und die internationalen Pioniereisenbahnprobleme unterrichtet. Die Verbindung mit den Pioniereisenbahnen des Auslandes wird überhaupt groß geschrieben. Bei meinem Besuch im Pionierpark war Kollege Schobel gerade erst mit einer Gruppe von 10 Pioniereisenbahnern unserer Republik aus Ungarn zurückgekehrt. Im Jahre 1958 waren die kleinen Ungarn Gast der Berliner Kinder. Wöchentlich erreicht eine Anzahl Briefe und Karten unsere kleinen Eisenbahner. Pioniere aus den volksdemokratischen Ländern berichten über ihre Pioniereisenbahnen. Im Gästebuch der Betriebsleitung gibt es keinen Kontinent, der nicht vertreten ist.

Ich beobachtete selbst, wie eine Delegation von etwa 40 Engländern die Pioniereisenbahn besichtigte. Man konnte es an ihren Gesichtern ablesen: So etwas hatten sie noch nicht gesehen. Die Fotoapparate bekamen fortwährend Arbeit. Besonders interessant war für sie die Ausstellung über die polytechnische Ausbildung unserer Jugend in der Eingangshalle des Hauptbahnhofes. Sie nehmen nach Beendigung ihres Besuches auf ihrem Filmstreifen die DDR als eine Realität mit über den Kanal.



2





4

Bild 2 Die Pioniereisenbahn kennt nur fröhliche Fahrgäste!

Bild 3 Der Zugführer Ingo Mascher schreibt seinen Fahrt- und Leistungsbericht natürlich nur im Dienstabteil.

Bild 4 Von diesem Bahnhof führt der Weg zum Puppentheater des Pionierparkes.

Bild 5 Aufmerksam beobachten die Schrankenwärter Wölfer Radner und Gerd Oswald die Strecke.

Selbstverständlich erscheinen auch die Pioniereisenbahner zu der zehnjährigen Geburtstagsfeier unserer Republik nicht mit leeren Händen. In der Frachtbriefbewegung des Pionierexpresses haben sie zahlreiche Verpflichtungen übernommen. Winkt doch als Lohn der Bau eines neuen Triebwagens, der schon im nächsten Jahr fahren soll.

Viel Arbeit leisteten die kleinen Fahrdienstleiter, Bahnhofsschaffner, Zugabfertiger und Fahrkartenverkäufer in der Wuhlheide schon. Die Zahl der Reisenden stieg von Jahr zu Jahr. 1957 benutzten 53 000 Reiselustige die Pioniereisenbahn. 1958 waren es schon 128 000. Diese Zahlen sind jetzt schon weit übertroffen. Ein Zeichen für die Beliebtheit der kleinen Eisenbahn. Und daß es so bleibt, dafür wollen die Berliner Pioniereisenbahner weiter fleißig lernen und arbeiten.

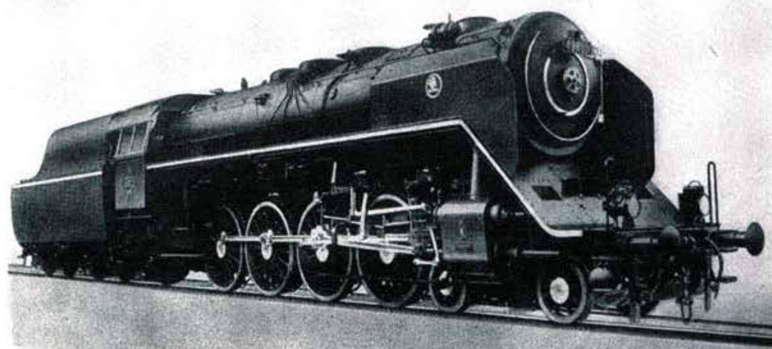
Gerda Schreiber


5



interessantes von den eisenbahnen der welt +

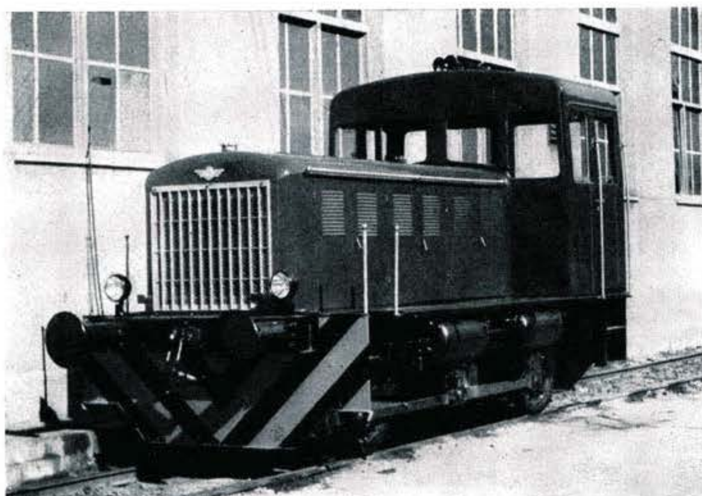
interessantes von den eisenbahnen de





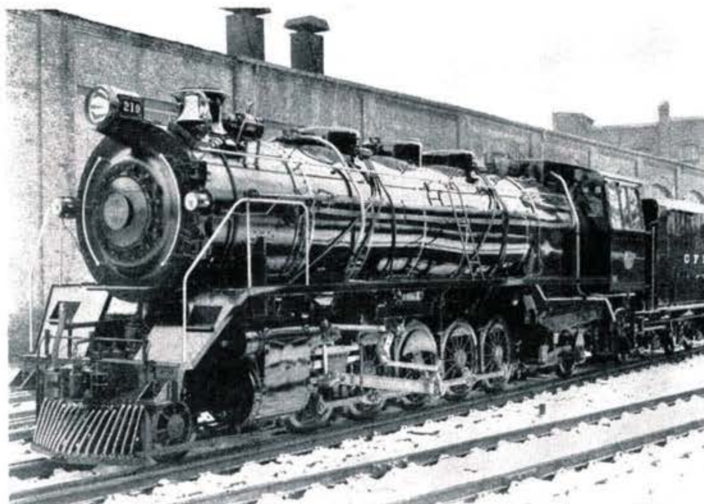
Noch sind auf den Strecken der ČSD diese schweren Dampf-Schnellzuglokomotiven in großer Zahl anzutreffen. Die Skoda-Lokomotive der Reihe 498.0 der ČSD erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h mit schwersten Zügen. Der Treibraddurchmesser beträgt 1830 mm.





Diese leichte 130-PS-Diesel-Verschiebelokomotive wird in den staatlichen „Wilhelm-Pieck-Werken" in Györ (Ungarn) gebaut. Die robuste, über vier Geschwindigkeitsstufen verfügende Lokomotive ist mit einem Ganz-Jendrassik Dieselmotor der Type 6 JS 13,5/17 ausgerüstet und wird pneumatisch gesteuert.





Eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erzielt diese mächtige Schmalspurlokomotive mit der Achsfolge 1'E 1' (1067 mm Spurweite), die in den Henschelwerken hergestellt wird.

Fotos: Werkfoto

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

Bauanleitung für einen Leichttriebwagen mit Beiwagen der DR

Руководство для конструкции лёгкого мотор-вагона и прицепного вагона Герм. Гос. Жел. Дор.

Building plan for light construction rail car with trailer of „Deutsche Reichsbahn" (DR)

Instruction de construction pour une automotrice légere avec voiture supplementaire du chemin de fer national allemand (DR)

DK 688.727.826.4

Der im Lokarchiv unserer Zeitschrift (Heft 4/1959) vorgestellte Leichttriebwagen der Deutschen Reichsbahn hat wegen seiner Formschönheit und guten Eignung für alle Modellbahnanlagen bei vielen Modelleisenbahnern den Wunsch nach einem Bauplan für dieses Fahrzeug laut werden lassen. Dem soll mit der folgenden Bauanleitung entsprochen werden.

Auf eine Beschreibung der Fahrzeuge und Wiedergabe technischer Daten wird hier verzichtet. Interessierten Lesern sei der schon oben genannte Beitrag unserer Zeitschrift empfohlen. Kommen wir nun zur Bauanleitung.

Alle Einzelteile werden auf das in der Stückliste angegebene Material übertragen, ausgesägt und bearbeitet. Zuerst wird das Fahrgestell des Triebwagens gebaut. Die beiden Rahmenwangen lfd. Nr. 1 werden leicht zusammengelötet und gemeinsam bearbeitet. Ebenso wird mit den Teilen lfd. Nr. 1 bis 4 verfahren. Dann wird der Rahmen aus den Teilen lfd. Nr. 1 bis 3 zusammengelötet. Die Schneckenwellenlager werden eingepaßt und der Antrieb, bestehend aus der Schnecke, der Welle und dem Stirnrad, eingebaut. Dann versehen wir einen Radsatz mit dem Schneckenrad, setzen ihn mit dem anderen Radsatz in das Fahrgestell ein und schrauben beide Schließbleche fest. Die Radsätze müssen sich jetzt leicht in den Lagern drehen. Als Motor wurde hier ein solcher der Pikolokomotive Baureihe 23 verwendet. Selbstverständlich kann auch ein anderer Motor gewählt werden, dessen Einbau bei einiger Veränderung des Rahmens keine Schwierigkeiten bereiten dürfte. Motor und Getriebe sind so einzupassen, daß ein guter Zahneingriff gewährleistet wird. Alle Teile müssen sich leicht drehen lassen! Dann werden die fertigen Stromabnehmer an die Rahmenwangen geschraubt und die Kontaktfedern so justiert, daß eine einwandfreie Stromabnahme gewährleistet wird. Wenn die elektrischen Verbindungen zwischen Motor und Stromabnehmer hergestellt sind, kann das Fahrgestell schon einmal Probe laufen. Werden einwandfreie Fahreigenschaften ermittelt, kann der Weiterbau vonstatten gehen. Die Achslagerblenden werden gemäß Zeichnung zusammengelötet und an das Bodenblech geschraubt. Dann wird das Bodenblech auf dem Rahmen befestigt. Es muß sich leicht über den Motor schieben lassen und genau in der Mitte sitzen. Nachdem noch die Teile lfd. Nr. 17 und 18 angebracht wurden, ist das Fahrgestell schon rohbaufertig.

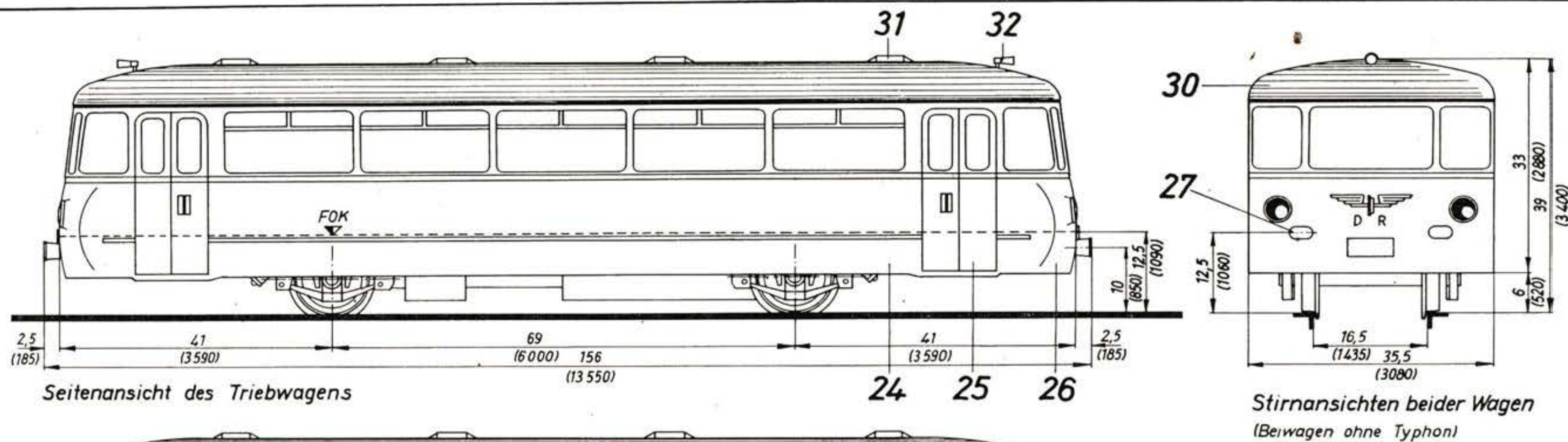
Der Zusammenbau des Fahrgestelles des Beiwagens geschieht sinngemäß und dürfte keine Schwierigkeiten bereiten.

Wer die Wagen mit beleuchteten Laternen ausstatten will, muß dies jetzt tun. Es genügt eine weiße und eine rote Glühlampe an jedem Ende, die in einem kleinen Kasten, der auf dem Bodenblech aufgeschraubt ist, montiert werden. Die Glühlampen können auch fahrtrichtungsabhängig geschaltet werden. Die Montage einer solchen Beleuchtung wurde schon in mehreren vorangegangenen Bauanleitungen unserer Zeitschrift beschrieben, so daß von einer weiteren Erläuterung hier abgesehen werden soll.

Der nun folgende Zusammenbau der beiden gleichen Wagenkästen wird etwas schwieriger sein. Die beiden Wagenkastenseitenteile werden zweckmäßig zusammengelötet und gemeinsam ausgesägt und bearbeitet. Sollen die Fenster verglast werden, was zu empfehlen wäre, so löten wir ober- und unterhalb der Fenster schmale Blechlaschen an der Innenseite an, hinter welche die Zellonscheiben geklemmt werden. Die Bearbeitung und Behandlung der Türen geschieht in gleicher Weise. Die schwierigste Arbeit dürfte die Herstellung der Vorderteile sein. Die Anfertigung der Biegeform aus Holz ist wohl unerläßlich. Ihre Abmessungen wurden so gewählt, daß die Hinterkante der Form gleich Türkante von Teil lfd. Nr. 26 ist. Jetzt müssen die Stirnwände so um die Form gebogen und gehämmert werden, daß sie allseitig gut auf der Form aufliegen. Kleine Nacharbeiten an Teil lfd. Nr. 26 können notwendig werden, d. h. die Anzahl und Tiefe der eingeschnittenen Schlitze ist evtl. zu vergrößern. Wurde das Vorderteil in eine der Biegeform entsprechende Form gebracht, so werden alle Einschnitte dick mit Lötzinn versehen und dasselbe so weit wieder abgefeilt und geschliffen, bis ein der Zeichnung entsprechendes allseitig gut abgerundetes Vorderteil entstanden ist. Dann werden die Lampen und Hilfspuffer eingelötet und ebenfalls gut anpassend befeilt. Die Anbringung der Verglasung geschieht in der gleichen Art wie schon erläutert wurde. Vorder- und Seitenwände werden mit Hilfe der Türen zusammen-

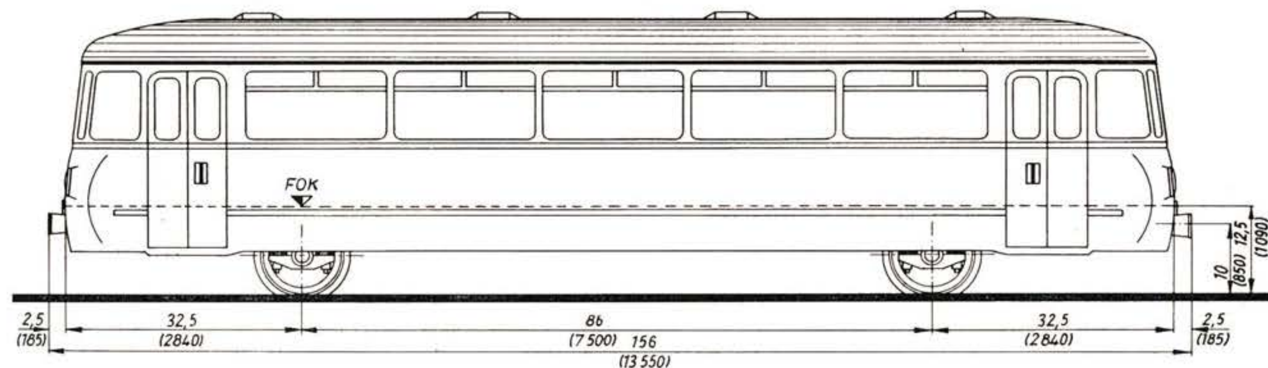
Formschön und modern – das ist der neue Leichttriebwagen der DR aus dem VEB Waggonbau Bautzen, Baujahr 1958.
Foto: Werkfoto





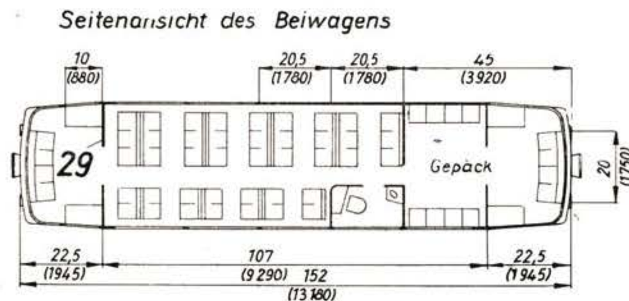
Seitenansicht des Triebwagens

Stirnansichten beider Wagen
(Beiwagen ohne Typhon)



Eingeklammerte Maße sind die des Vorbildes !

Seitenansicht des Beiwagens

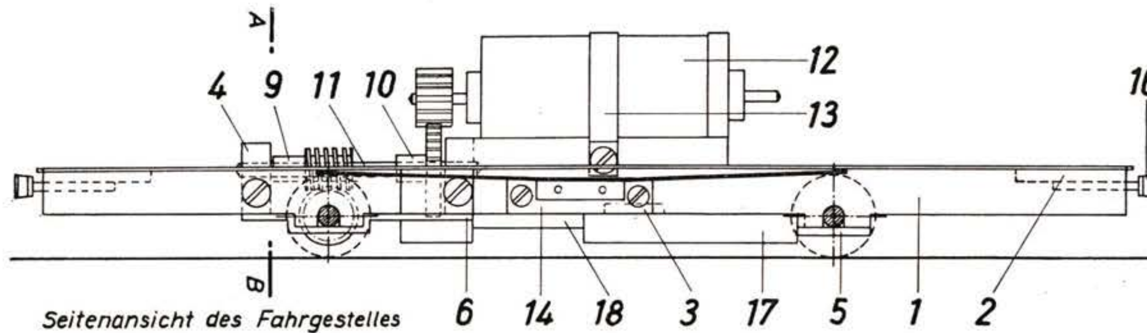


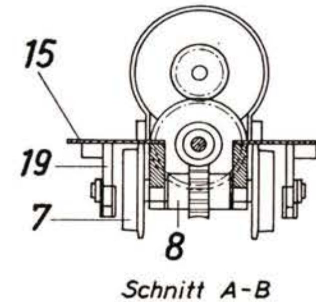
Grundriß des Beiwagens
M. 1:2

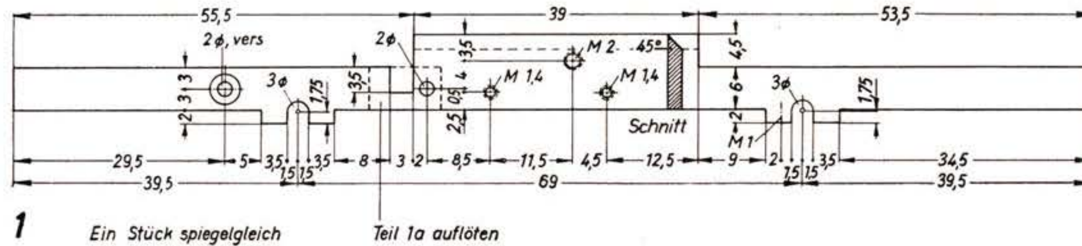
M. 1:87

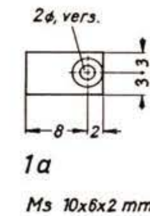


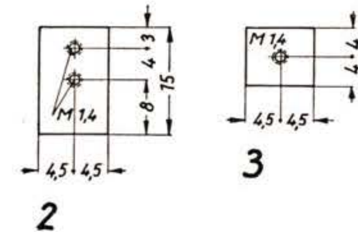
1959	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße
Gezeichn.	5. Mai	Frank			HO
Geprüft	6. Mai	[illegible]			
Maßstab 1:1 1:2	Leichttriebwagen m. Beiwagen der DR Ansichten und Grundriß			Zeichgs. Nr. 1	

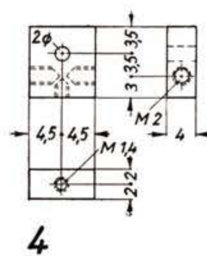


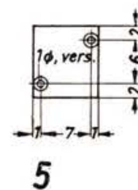


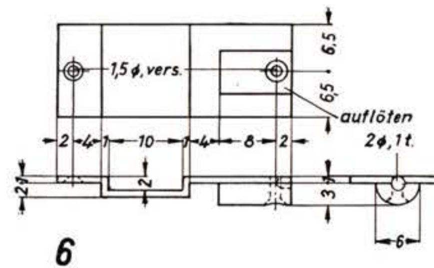


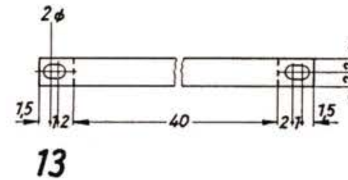


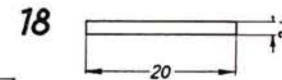


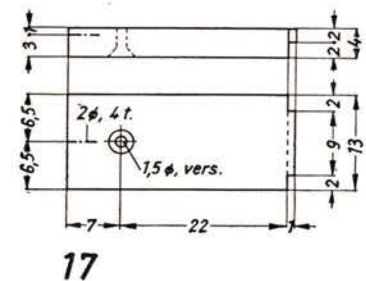


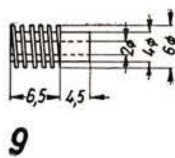


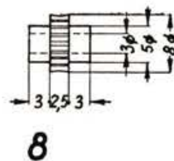


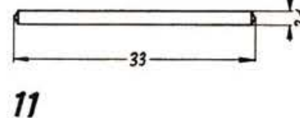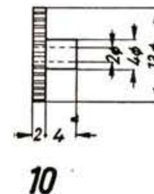






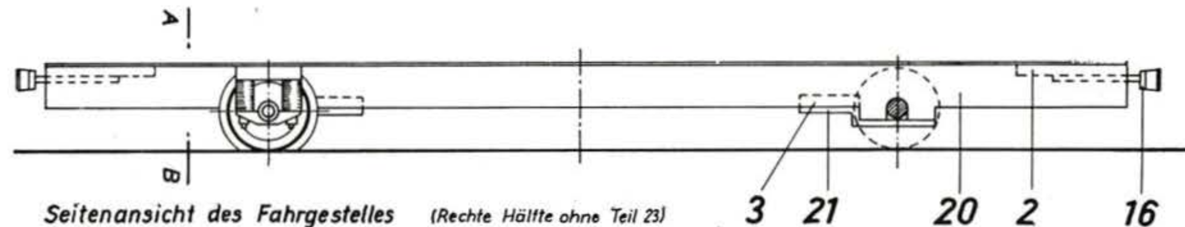




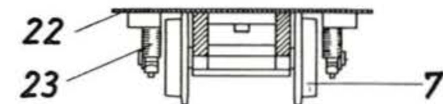




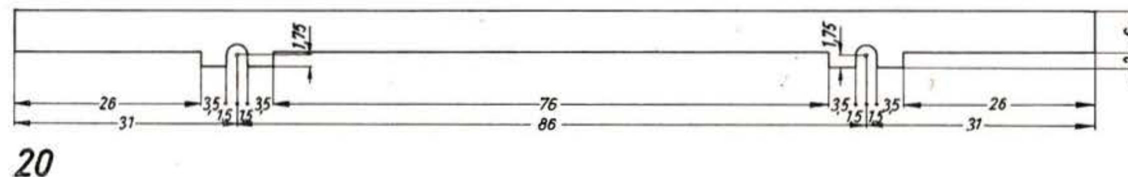
1959	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	8. Mai	Frank			
Geprüft	9. Mai	[signature]			
Maßstab 1:1	Leichttriebwagen m. Beiwagen der DR Fahrgestell des Triebwagens. Einzelt. Nr. 1-6, 8-11, 13, 17, 18.			Zeichgs. Nr. 2	



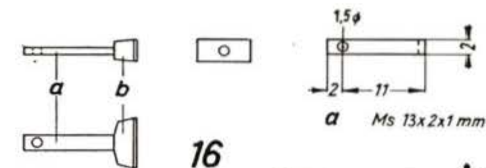
Seitenansicht des Fahrgestelles (Rechte Hälfte ohne Teil 23)

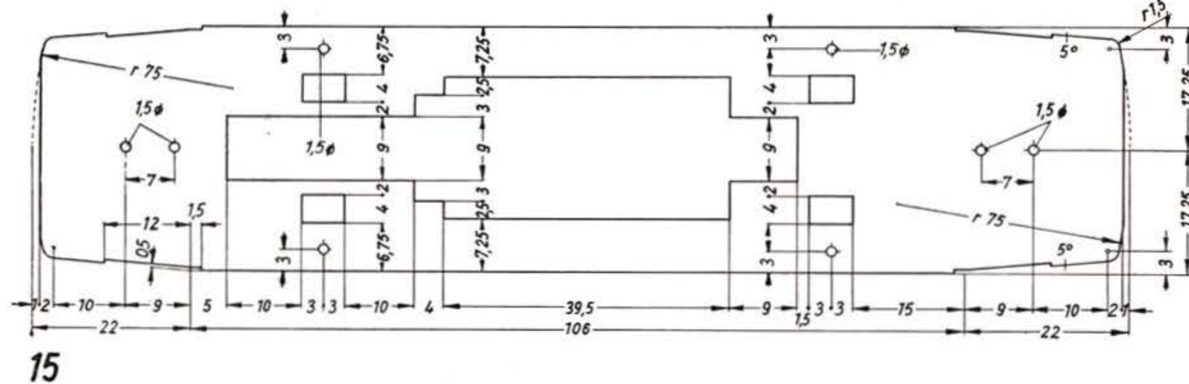


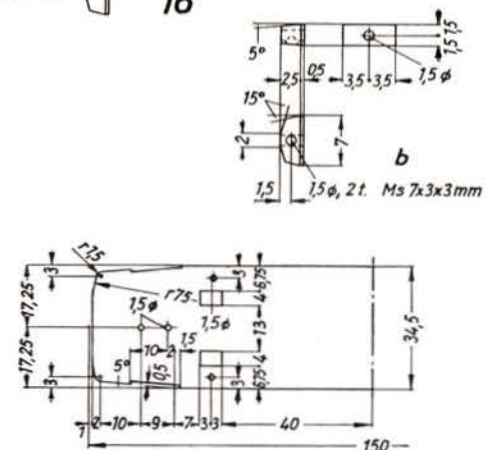
Schnitt A-B



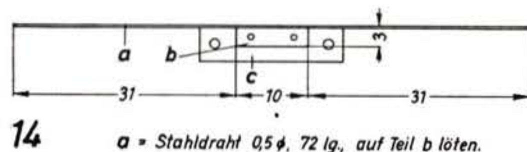
20



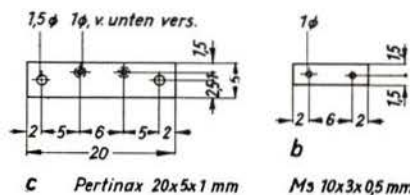




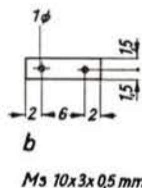
22 M. 1:2 Zweite Hälfte spiegelgleich.



14 a = Stahldraht 0,5 ϕ, 72 lg., auf Teil b löten.



c Pertinax 20x5x1 mm



b Ms 10x3x0,5 mm

1959	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße H0
Gezeichn.	11. Mai	Frank			
Geprüft	12. Mai	[signature]			
Maßstab 1:1 1:2	Leichttriebwagen m. Beiwagen der DR			Zeichgs. Nr. 3	
	Fahrgestell des Beiwagens. Einzelteile Nr. 14-16, 20, 22.				

19

h b a d c e f g

f Ms 3φ, 1d a Ms 18x10x1,5 mm

b Ms 3x6x0,5 mm c Ms 3x6x0,5 mm e Ms 18x2x3 mm d Ms 3x4x0,3 mm h Ms 2,5φ, 6 lg. g Ms 2φ, 0,5 d

24

a = Blechstreifen 0,3 mm dick auflöten. b = um 5° nach hinten abbiegen.

23

a b c d e f

a Ms 8x4x2 mm b Ms 2,5φ, 4,5 lg. c Ms 9x3x1,5 mm

d 1,5φ, 1 lg e Ms 2φ, 0,5 d. f Ms 3φ, 1d.

26

Kupplungsschlitz

a = siehe Teil 24.
b = Msrohr 4 mm lg. einlöten.

29

21

1,5φ, vers

25

a = Bl 5x10x0,3 unterlöten.
b = ritzen.
c = wie b bei Teil 24.

27

28

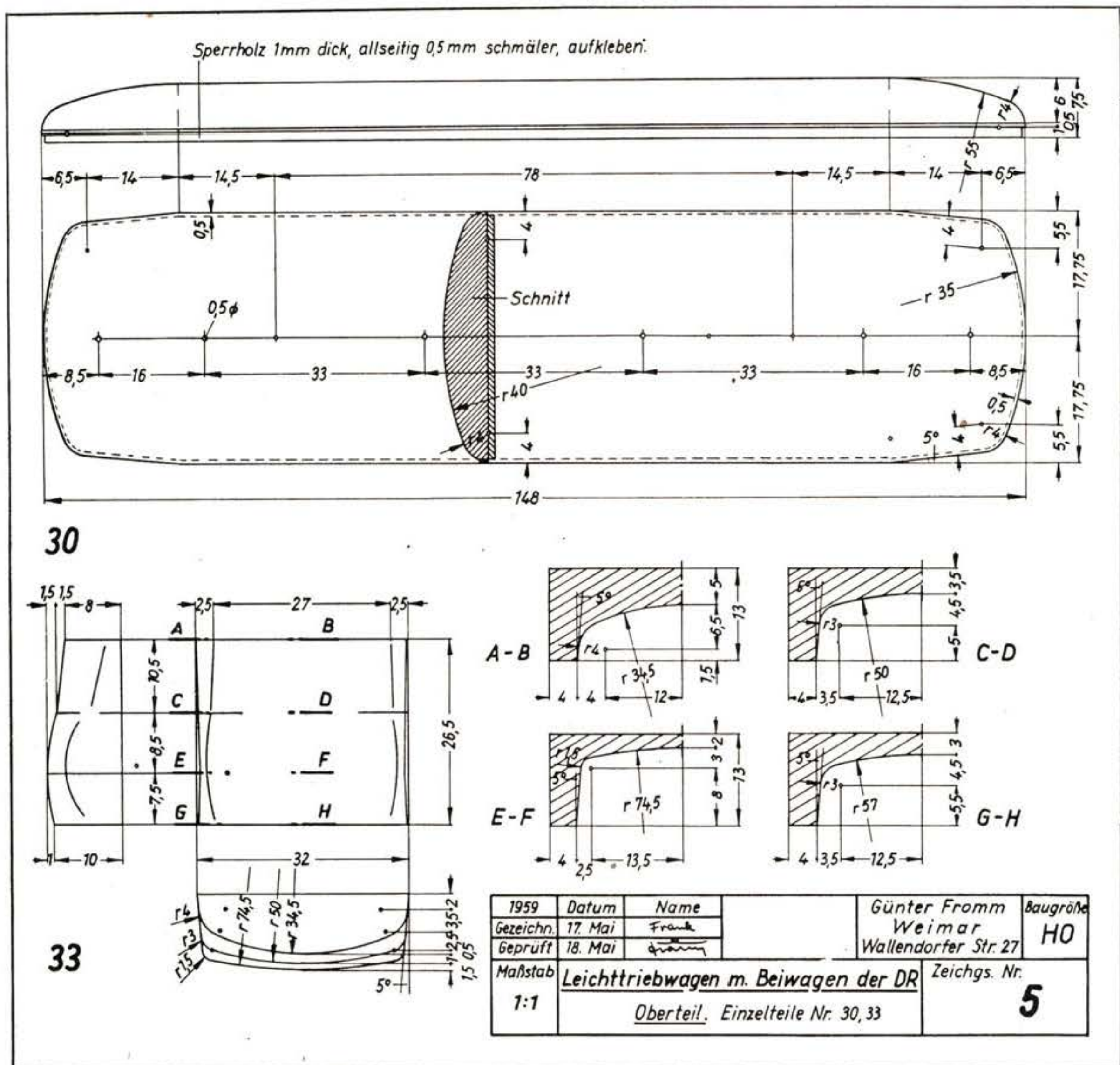
a = Mutter M 1,4 auflöten.

31

32

0,5φ, 4 lg.

1959	Datum	Name		Günter Fromm Weimar Wallendorfer Str. 27	Baugröße HO
Gezeichn.	14. Mai	Frank			
Geprüft	15. Mai	[signature]			
Maßstab 1:1	Leichttriebwagen m. Beiwagen der DR — Fahrgestelle und Oberteil. Einzelteile Nr. 19, 21, 23–29, 31, 32			Zeichgs. Nr. 4	



gelötet und abschließend die Verbindungsbleche lfd. Nr. 28 und die Trennwände lfd. Nr. 29 eingebaut. Beim Triebwagen müssen wir auf die Inneneinrichtung verzichten. Beim Beiwagen dagegen kann sie entsprechend der Grundrißzeichnung eingebaut werden. Die Dächer werden zweckmäßig aus nicht zu hartem Holz gesägt, genau auf Form gefeilt, gespachtelt und geschliffen. Nachdem Lüfter und Typhon (letztere nur beim Triebwagen) eingeklebt wurden, wird das Dach in den Wagenkasten gepaßt. Wo sich die Trennwände befinden, werden Sägeschnitte geführt, die einen festen Sitz des Daches garantieren. Anderenfalls kann man noch einige kleine Bohrungen durch den oberen Rand des Wagenkastens führen und das Dach mit einigen kleinen Nägeln befestigen. Die Oberteile werden nun auf die Fahrgestelle gesetzt und nach Erprobung guter Paßform befestigt. Zuletzt werden noch die Kupplungen montiert. Die beiden Wagen werden durch ein durch die Kupplungen geführtes und verknotetes Gummischnürchen verbunden. Die so verbundenen Wagen müssen anstandslos die Krümmungen durchfahren. Anderenfalls ist der Kupplungsschlitz im Wagenkasten seitlich zu vergrößern. Jetzt kann der Zug zur ersten Probefahrt starten. Verläuft sie in allen Punkten erfolgreich, so kann der Anstrich durchgeführt werden. Die Unterteile werden schwarz, die Oberteile weinrot und die Dächer hellgrau gespritzt. Nitrolack ist zu empfehlen.

Sauber gearbeitet wird dieses Modell den Fahrzeugpark manchen Modelleisenbahners um ein formschönes und auf allen Strecken einsetzbares Fahrzeug bereichern.

Stückliste zum Bauplan eines Leichttriebwagens mit Beiwagen der DR

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff	Rohmaße
1	2	Rahmenwange	Messing	148×12,5×2 mm
2	4	Verbindungsblech	Messing	15×9×1,5 mm
3	3	Verbindungsblech	Messing	8×9×1,5 mm
4	2	Schneckenwellenlager	Messing	10×9×4 mm
5	1	Vorderes Schließblech	Messing	10×9×1 mm
6	1	Hinteres Schließblech	Messing	35×9×1 mm
7	4	Radsatz (ringisoliert)	Polysterol	11,5 Laufkranz
8	1	Schneckenrad	Messing	z = 15, mod 0,5
9	1	Schnecke	Stahl	eingängig, mod 0,5
10	1	Stirnrad	Messing	z = 30, mod 0,5
11	1	Welle	Stahl	2 ∅, 33 lg
12	1	Motor	–	–
13	1	Befestigungsschelle	Messing	49×4×0,5 mm
14	2	Stromabnehmer	s. Zeichng.	s. Zeichnung
15	1	Bodenblech	Messing	148×34, 5×0,5 mm
16	4	Kupplung	Messing	s. Zeichnung
17	1	Motorverkleidung	Holz	30×13×4 mm
18	1	Antriebswelle	Stahl	2 ∅, 20 lg
19	4	Achslagerblende	Messing	s. Zeichnung
20	2	Rahmenwange	Messing	148×8×2 mm
21	2	Schließblech	Messing	20×13×1 mm
22	1	Bodenblech	Messing	148×34, 5×0,5 mm
23	4	Achslagerblende	Messing	s. Zeichnung
24	4	Wagenkastenseitenwand	Messing	117,5×27×0,5 mm
25	8	Tür	Messing	13,4×27×0,5 mm
26	4	Wagenkastenstirnwand	Messing	62×27×0,5 mm
27	8	Hilfspuffer	Messing	3,5×2×0,5 mm
28	4	Verbindungsblech	Messing	34,5×12×1 mm
29	4	Trennwand	Messing	34.5×20×0,5 mm
30	2	Dach	Holz	148×35,5×6,5 mm
31	8	Lüfter	Messing	2,6 ∅, 7 lg
32	2	Typhon	Messing	1,5 ∅, 3 lg
33	1	Biegeform für Teil lfd. Nr. 26	Holz	32×11×26,5 mm



Foto: G. Illner

BIST DU IM BILDE?

Aufgabe 63

Wer weiß, welche Bedeutung die Schachbrett-Tafel hat, die auf unserem Bild gleich zweimal zu sehen ist?

Lösung der Aufgabe 62 aus Heft 9/1959

Auf unserem Bild waren Maßnahmen zu erkennen, die bei Störung eines Hauptsignals zu treffen sind. In diesem vorliegenden Falle konnte offenbar das „Fahrt frei" zeigende Hf-Signal nach einer erfolgten Zugfahrt nicht wieder in die Haltstellung gebracht werden (Flügel klemmt oder ist vereist o. ä.). Es besteht daher für folgende Züge die große Gefahr, das „Fahrt frei"-Signal für sich aufzufassen und in einen besetzten Blockabschnitt einzufahren. Bei Auftreten dieser Störung muß der zuständige Fahrdienstleiter daher sofort am Standort des gestörten Signals die sogenannte Haltscheibe Sh 2 (eine rechteckige rote Tafel mit weißem Rand, bei Dunkelheit eine rot leuchtende Laterne) aufstellen bzw. für die Aufstellung sorgen. Diese Tafel verbietet jede Weiterfahrt, d. h. jeder Zug muß nunmehr trotz Fahrtstellung des Hauptsignals erst einmal halten. Meist wird er darauf schon durch eine schriftliche Weisung (Befehl Ad) auf dem letzten Bahnhof unterrichtet. Ist der Zug zum Halten gekommen und liegen keine Hindernisse für seine Weiterfahrt vor, ist also der zuletzt vorausgefahrene Zug unter Deckung der nächsten Betriebsstelle, so wird dem Zugführer eine weitere schriftliche Weisung (Befehl Ad) ausgehändigt, die ihn beauftragt, am gestörten Signal xy nach Entfernen der Sh 2 — Scheibe vorbeizufahren. Sofort nach Vorbeifahrt des Zuges wird die Scheibe wieder aufgestellt, bis die Signalstörung behoben ist. Auf diese Weise wird der Betrieb auch bei Störungen an den Sicherungseinrichtungen sicher gehandhabt. Während die Sh-2-Scheibe sonst 50 m vor der nicht zu befahrenden Stelle aufzustellen ist, wie z. B. bei Schienenbruch und dgl. mehr, ist dies bei der Störung des Hauptsignals nicht der Fall. Die Haltscheibe kann deshalb am Standort des Signals aufgestellt werden, weil ja der Lokführer auf Grund seiner Streckenkenntnis diesen Signalstandort genau kennen muß und das Signal dort erst erwartet.

Wer weiß Rat?

Unser Leser Günter Wolf aus Dittmannsdorf in Sachsen stellt folgendes Problem zur Diskussion, das allgemeines Interesse haben wird:

„Meine Modelleisenbahnanlage ist vollständig mit Lichtsignalen ausgerüstet. Diese Lichtsignale werden über Rückmeldekontakte der Piko-Schaltrelais mit 16 Volt Wechselstrom versorgt. Schon nach verhältnismäßig kurzer Betriebszeit werden die kleinen Glühbirnen in den Signalen völlig weiß und zeigen auch nicht mehr die geringste Spur ihrer ursprünglichen Farbe. Dieser Zustand tut einem Modelleisenbahner richtig weh. Das Auswechseln dieser Lämpchen wird aber zu einer Schraube ohne Ende und ist außerdem recht kostspielig. Ich habe es mit allen möglichen Farben versucht, die Lämpchen selbst wieder zu färben, habe aber noch keine brauchbare Lösung gefunden. Die Lämpchen sind für eine Spannung von 19 Volt vorgesehen. Andere Modelleisenbahner gaben mir den Rat, die Signale mit geringerer Spannung zu versorgen, doch ist dieses nicht möglich, da dann die Funktion der Schaltrelais nicht mehr zuverlässig ist. Ich bitte daher andere Modelleisenbahner um Rat und Hilfe."

Im Heft 7/1959 veröffentlichten wir unter dieser Rubrik die Anfrage unseres Lesers Bonadt aus Zwönitz. Herr B. wollte von anderen Modelleisenbahnern gern einmal erfahren, wie man am zweckmäßigsten Halter bzw. Stutzen für die Schlußscheiben an Wagen aus Plastik anbringen kann. Leider haben wir hierzu noch keine einzige Antwort erhalten, hoffen aber doch, daß sich hier und da ein erfahrener Bastler einmal meldet.

Die Redaktion

„Der Modelleisenbahner" ist im Ausland erhältlich:

Belgien: Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Dänemark:** Modelbane-Nyt; B. Palsdorf, Virum, Kongevejen 128; **England:** The Continental Publishers & Distributors Ltd., 34. Maiden Lane, London W. C. 2; **Finnland:** Akateeminen Kirjakauppa, 2 Keskuskatu, Helsinki; **Frankreich:** Libraire des Mèridiens, Kliencksieck & Cie., 119, Boulevard Saint-Germain, Paris-VI; **Griechenland:** G. Mazarakis & Cie., 9, Rue Patission, Athenes; **Holland:** Meulenhoff & Co, 2—4, Beulingsstraat, Amsterdam-C; **Italien:** Libreria Commissionaria, Sansoni, 26, Via Gino Capponi, Firenze; **Jugoslawien:** Državna Založba Slovenije, Foreign Departement, Trg Revolucije 19, Ljubljana; **Luxemburg:** Mertens & Stappaerts, 25 Bijlstraat, Borgerhout/Antwerpen; **Norwegen:** J. W. Cappelen, 15, Kirkagatan, Oslo; **Österreich:** Globus-Buchvertrieb, Fleischmarkt 1, Wien I; **Rumänische Volksrepublik:** Direction Generala a Postei si Difuzarii Presei Paltul Administrativ C. F. R., Bukarest; **Schweden:** AB Henrik Lindstahls Bokhandel, 22, Odengatan, Stockholm; **Schweiz:** Pinkus & Co. — Büchersuchdienst, Predigergasse 7, Zürich I, und F. Naegeli-Henzi, Forchstraße 20, Zürich 32 (Postfach); **Tschechoslowakische Republik:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Stalinova 46; Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14; **UdSSR:** Zeitungen und Zeitschriften aus der Deutschen Demokratischen Republik können in der Sowjetunion bei städtischen Abteilungen „Sojuspechatj", Postämtern und Bezirkspoststellen abonniert werden; **Ungarische Volksrepublik:** „Kultura", P. O. B. 149, Budapest 62; **Volksrepublik Albanien:** Ndermarrja Shetnore Botimeve, Tirana; **Volksrepublik Bulgarien:** Direction R. E. P., Sofia, 11a, Rue Paris; **Volksrepublik China:** Guozi Shudian, Peking, 38, Suchou Hutung; **Volksrepublik Polen:** P. P. K. Ruch, Warzawa, Wilcza 46.

Deutsche Bundesrepublik: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und Redaktion „Der Modelleisenbahner", Berlin.



Was sahen wir im Petershof?

Что мы видели на Лейпцигской ярмарке?

What did we see in Petershof?

Qu'est-ce que aperçûmes-nous à la foire de Leipzig?

Für viele Modelleisenbahner in der Deutschen Demokratischen Republik ist der Petershof bereits seit Jahr und Tag zu einem festen Begriff geworden. Allen denen aber, die es noch nicht wissen sollten, und auch unseren ausländischen Lesern sei es hier noch einmal erläutert: Der Petershof ist eines der zahlreichen großen Messehäuser in der Messestadt Leipzig. Im Petershof werden neben Spiel- und Kulturwaren auch die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie ausgestellt. So wird der Petershof alljährlich im Frühjahr und Herbst zum zentralen Treffpunkt vieler Modelleisenbahner aus nah und fern.

In der Zeit vom 30. August bis 6. September hatte die diesjährige Leipziger Herbstmesse ihre Pforten geöffnet. Es sei gleich vorweg genommen, daß sie zu der bisher erfolgreichsten Herbstmesse Leipzigs wurde und auch Rekordumsätze erzielt werden konnten. Wir selbst hatten Gelegenheit, uns viele Exponate aus den verschiedenen Industriezweigen in allen Messehäusern anzuschauen. Überall fast konnten wir einen merklichen Fortschritt in der Produktion unserer Betriebe feststellen, überall war deutlich zu spüren, daß die Werktätigen in der Deutschen Demokratischen Republik ernsthaft alle Anstrengungen unternehmen, um die ökonomische Hauptaufgabe zu lösen und das Ziel, Westdeutschland im Pro-Kopf-Verbrauch bis 1961 einbzw. zu überholen, auch zu erreichen. Lassen wir noch den Düsseldorfer „Industriekurier" kurz zu Wort kommen: „Es kann gesagt werden," heißt es dort, „daß die DDR-Produktion im Verlauf des vergangenen Jahres eine auffallende Aufwärtsentwicklung erlebte, was sich besonders im Ringmessehaus, im Ausstellungsgebäude der Textilindustrie, zeigt. Den gleichen Eindruck kann man auch bei der Exposition des Spielwarenhandels sowie der Nahrungs- und Genußmittelindustrie gewinnen!" Doch kehren wir zum Petershof zurück. Was sahen wir auf unserem Gebiet nun dort? Viele hatten sicher einige Neuheiten von unserem größten Modelleisenbahn-Betrieb, dem VEB Elektroinstallation Oberlind (Piko), Sonneberg, zur Herbstmesse erwartet. Aber leider mußten alle diese Modelleisenbahner genauso wie wir enttäuscht vom Stand dieses Betriebes weitergehen. Piko zeigte keine einzige Neuheit. Wir gingen der Sache etwas näher auf den Grund und erfuhren vom Kollektiv der Betriebsleitung, daß man bei Piko in Zukunft einen anderen Weg gehen werde, als dies in den vergangenen Jahren der Fall gewesen ist. Bisher wurden immer gerne und möglichst frühzeitig schon unausgereifte Neuentwicklungen angekündigt und gezeigt, die dann manchmal erst sehr viel später oder auch mitunter überhaupt nicht im Handel erschienen. In diesem Zusammenhang sei nur an die nie herausgekommenen Messemuster des Schnelltriebwagens oder der Tenderlokomotive der Reihe 65 erinnert. Auch die jetzt im Handel befindliche Lokomotive der Reihe 23 wurde noch einmal umkonstruiert, nachdem sie bereits einige Messen zuvor ausgestellt worden war. Jetzt will man Neuheiten erst dann auf der Messe vorstellen, wenn sie auch tatsächlich für den Markt bereitstehen. Selbstverständlich mußte nun eine Lücke entstehen, eine Lücke, in der man eben nichts Neues zeigen kann, und dies ist gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt der Fall. Wir ließen uns hierbei von der guten Absicht des Betriebes überzeugen: Lieber gar nichts ausstellen, als etwas, was doch nie herauskommt. Wir glauben, daß unsere Leser in der Mehrzahl dieselbe Meinung vertreten. Dennoch

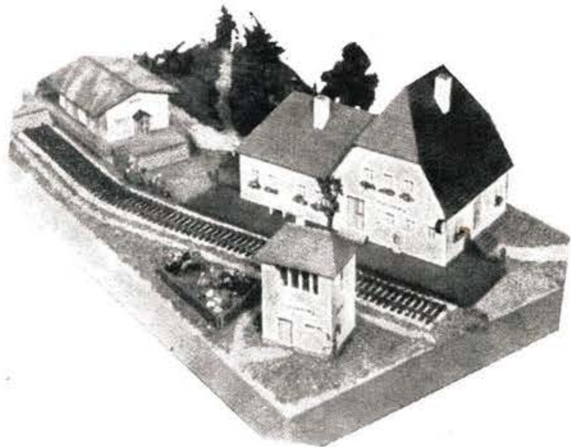


Bild 3 Ein neuer Bahnhof „Marienberg" aus der Werkstatt der Firma Scheffler KG.

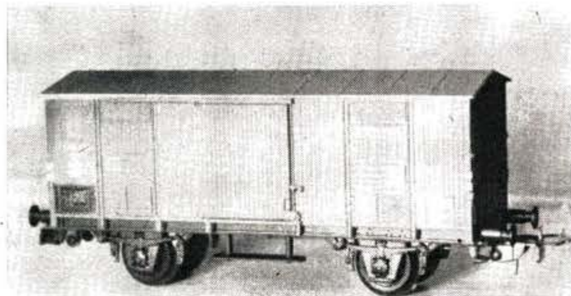


Bild 1 Modell-Güterwagen nach dem Vorbild eines G-Wagens der Italienischen Staatsbahn von Piko.



Bild 2 Piko-G-Wagen in neuer Beschriftung.



Bild 4 Diese Wehrkirche in H0 stellt die Firma Scheffler KG her.

aber dennoch den Vertretern von Piko nahegelegt, daß es für diesen Betrieb nunmehr vorrangig gilt, neue Triebfahrzeuge auf den Markt zu bringen, wenn man auch bei Piko mithelfen will, die großen Ziele unseres Staates bald zu verwirklichen.

Das soeben Gesagte gilt in gleichem Maße auch für den halbstaatlichen Betrieb Gützold KG, Zwickau. Auch diese Firma stellte genau wie im Frühjahr keine Neuheit aus. Sie zeigte ihr altbekanntes Lokomotivprogramm, also die Reihen 24, 42 und 64 sowie die V 200. Zu letzterer muß man leider immer noch sagen, daß sie nicht ausreichend in den Geschäften anzutreffen ist.

Nun noch einen kleinen Blick auf den Messestand der Berliner Firma Zeuke & Wegwerth KG. Hier sah man eine völlig neue TT-Anlage mit einem Stadtbahnhof und sehr geschickter Gleisverlegung. Sie war ständig der Anziehungspunkt für viele Liebhaber dieser kleinen Baugröße. Man muß überhaupt feststellen, daß die Zeuke-TT-Erzeugnisse relativ schnell auf einen guten Stand gebracht wurden. Aber eben Neuheiten konnten wir auch hier nicht vorfinden.

können wir heute ein ganz klein wenig mehr verraten als die Herbstmesse. Im Bild 1 stellen wir die neueste Schöpfung von Piko vor, einen gedeckten Wagen der Italienischen Staatsbahn FS, der auch als jugoslawischer G-Wagen beschriftet, erhältlich sein wird. Dieses Modell besitzt ohne weiteres Weltniveau und reiht sich würdig in die Reihe der im vergangenen Jahre begonnenen neuen Güterwagenserie von Piko ein. Im Preis wird er nicht teurer sein als die anderen Modellgüterwagen. Weiterhin ließ man seitens Piko durchblicken, daß noch andere Güterwagenmodelle ausländischer Vorbilder vor der nächsten Messe erscheinen werden. Lassen wir uns also überraschen. Wir haben

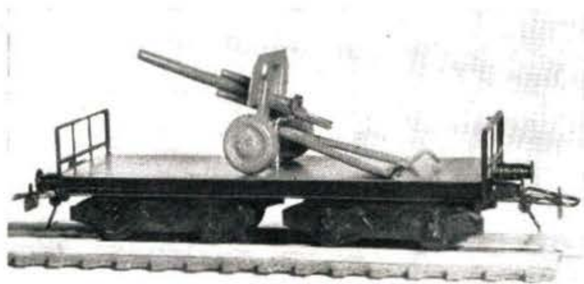


Bild 7 Die Firma Dahmer KG zeigte diesen mit einem Feldgeschütz beladenen Güterwagen.

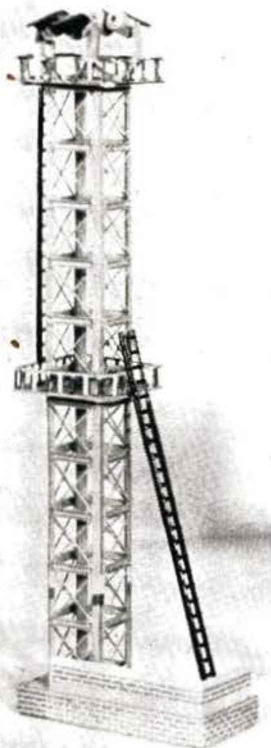




Bild 5 Sicher erwarten viele einen Portalkran. Hier ist er. Hersteller: Dahmer KG.

Bild 6 Auch der Scheinwerferturm für größere Bahnhöfe von der Firma Dahmer KG stellt eine Messeneuheit dar.



Bild 8 Nun können auch die TT-Freunde für ihre Lokomotiven einen Lokschuppen aufstellen. Er kommt von OWO.

Damit haben wir bereits die wichtigsten Herstellerbetriebe von Triebfahrzeugen besprochen. Ziehen wir also noch einmal kurz Fazit: Kein neues Lokomotivmodell auf der Leipziger Herbstmesse 1959.

Und nun wollen wir uns den verschiedenen Zubehör-Firmen zuwenden, die jetzt im Herbst genauso wie auf der Frühjahrsmesse mit ihren Neuheitensortimenten dominierten. Beginnen wir mit den OWO-Neuheiten von der Olbernhauer Wachsblumenfabrik. Dieser Betrieb scheint bei den Neuheiten sein Hauptaugenmerk auf das TT-Programm gelegt zu haben. Die Firma kam mit einem brauchbaren, gefälligen Lokschuppen (Bild 8) heraus, den sicher viele TT-Freunde



Bild 9 *Die Firma Auhagen KG überraschte uns mit diesem wunderbaren Modell einer alten Wassermühle.*



Bild 10 *Die Stadthäuser von OWO, die man in beliebiger Folge zusammenstellen kann, werden bald begehrt sein.*



Bild 11 *Erstmalig stellt Auhagen KG fertig aufgebaute Modelle her. Zunächst einen Bahnhof.*

schon sehnlichst erwartet haben, um ihre „Pferdchen" endlich in den Stall zu bringen. Weiterhin wurden von OWO mehrere verschiedene Stadthäuser (Bild 10) gezeigt, die man zu einer Straßenzeile zusammenstellen kann. Nach Angabe des Betriebes sollen diese Häuser für die Baugrößen TT und H0 verwendbar sein. Da man bei Gebäudemodellen hinsichtlich der Maße im allgemeinen gewisse Konzessionen machen muß, scheint uns diese Absicht des Herstellerbetriebes in diesem Falle vertretbar, sonst sind wir konsequent gegen jede Verquickung beider Baugrößen. Als weitere OWO-Neuheit sah man noch ein Bahnwärterhäuschen, das sich bestimmt auf jeder Anlage gut machen wird.

Als nächstes suchten wir den Gemeinschaftsstand der halbstaatlichen Betriebe Auhagen KG und Scheffler KG, Marienberg, auf, die beide unter den Modelleisenbahnern bereits gute Namen haben. Die Firma Auhagen bringt in diesen Wochen ihre auf der Frühjahrsmesse 1959 gezeigten Neuheiten (siehe Heft 4/59) auf den Markt. Darüber hinaus erscheint ein neues Modell, eine wunderbare alte Wassermühle (Bild 9). Das Modell besitzt ein Plastik-Mühlrad, das möglicherweise durch einen Einbaumotor angetrieben werden kann. Der Baukasten kostet nur 4,30 DM. Als besondere Neuheit ist bei Auhagen zu erwähnen, daß die Baukästen jetzt mit Dachrinnen und Regenabflußrohren aus Plastik ausgestattet werden. Hierdurch gewinnen die Häusermodelle sehr, wie wir uns überzeugen konnten. Weiterhin stellte Auhagen erstmalig ein fertig aufgebautes Modell, das Empfangsgebäude „Lindenhain" aus. Bisher fertigte diese Firma ja bekanntlich nur Baukästen. Dieses Modell soll aber helfen, eine Lücke zu schließen und einen preiswerten Bahnhof im Handel zu haben. Es wird etwa 7,— bis 8,— DM kosten. Damit wird es für jeden erschwinglich sein (Bild 11). Die Auhagen-Modelle sind selbstverständlich in gewohnter Weise für die Baugröße H0 vorgesehen.

Die Firma Scheffler KG zeigte ebenfalls einige H0-Neuheiten. So z. B. die sehr schöne alte Wehrkirche (Bild 4). Dabei hat die Wehrkirche von Großrückerswalde im Erzgebirge Modell gestanden. Kostenpunkt: 10,80 DM. Auch das neue Bahnhofsmodell „Marienberg" fand unseren Beifall. Es handelt sich hierbei nicht um eine Nachbildung des Marienberger Bahnhofs. Bei diesem Modell verwendet Scheffler ein neues gut aussehendes Dachziegelmaterial, das insofern beeindruckt, als es nicht spielzeugmäßig neu aussieht (Bild 3). Das Modell wird etwa 15,— DM kosten. Passend hierzu stellte Scheffler auch noch einen Güterschuppen mit Freiladerampe und mit Ladegut versehen zum Preis von 7,95 DM aus. Dieses neue Sortiment komplett macht ein Stellwerk mit Inneneinrichtung für nur 5,35 DM. Alles zusammen eine sehr schöne H0-Bahnhofs-Komposition, die sicher viele Freunde finden wird.



Bild 12 *So zeigte die Firma OWO ihre Neuheiten in einer ansprechenden Dekoration.*

Die Firma K. Dahmer KG, Bernburg/Saale, brachte drei Messeneuheiten für die Baugröße H0 heraus. Es handelt sich um einen Plattformgüterwagen, der mit einem Feldgeschütz beladen ist (Bild 7). Außerdem bemerkten wir bei der Firma Dahmer noch einen Scheinwerferturm für größere Bahnhöfe (Bild 6) sowie einen Portalkran (Bild 5). Dieser Kran wird bestimmt zur Belebung mancher Ladestraße beitragen. Bei der Firma TeMos am gleichen Stand fanden wir diesmal nichts Neues.

Schließlich noch einige weniger auffallende Messeneuheiten, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Die Firma Geyer, Spielzeugmeisterwerkstatt, Kesselsdorf, zeigte nur eine Kleinigkeit, die aber fehlt und sicher schon sehnlichst erwartet wird. Es handelt sich um einen Schienenkontakt für TT-Gleise (Bild 13). Man kann diesen Kontakt ohne weiteres an jede beliebige Stelle der Anlage zwischen zwei Schwellen klemmen und damit verschiedene Schaltfunktionen in Verbindung mit Signalen, Weichen usw. bewirken.

Zum Schluß seien noch die Messeneuheiten des VEB Metallwarenfabrik Stadtilm erwähnt. Dieser Betrieb stellt bekanntlich eine elektrische Spielzeugeisenbahn in der Baugröße S her. Zur Herbstmesse erweiterte Stadtilm das vorhandene Güterwagensortiment um zwei Wagentypen, einen gedeckten vierachsigen Güterwagen und denselben als Kühlwagen. Außerdem bemerkten wir noch einen Prellbock, den man auf jede Schiene aufstecken kann.

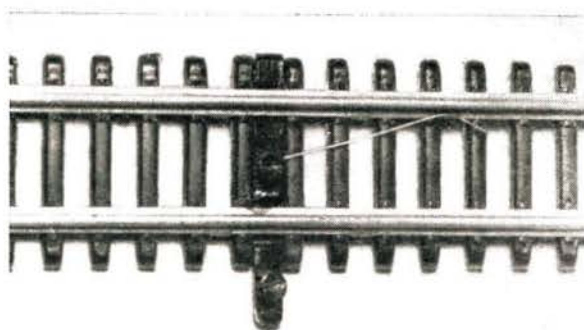


Bild 13 Die Spielzeugmeisterwerkstatt Geyer wird diesen Kontakt für TT-Gleise bald in den Handel bringen.

Fotos: G. Illner, Leipzig

Das also sahen wir im Petershof. Wir hoffen mit allen unseren Lesern, daß sich bis zur nächsten Frühjahrsmesse auf dem Gebiete des Modelleisenbahnwesens einiges tut, und wir von den verschiedenen Herstellerbetrieben wirklich überrascht werden. Wir sind überzeugt davon, daß die Arbeiter, Techniker und Ingenieure in diesen Betrieben genau wie alle anderen Werktätigen unserer Republik alles daransetzen, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Helmut Kohlberger

Vertragswerkstätten für Zeuke TT-Bahnen

1.	PGH des Baunebenhandwerks, Benediktplatz 1	Annaberg/Buchholz
2.	HO Arnstadt, Am Markt 11	Arnstadt/Thür.
3.	C. A. Schieck, Auerhammerstraße 1	Aue/Sachsen
4.	E. B. Rudolph, Hainstraße 6	Auerbach/Vogtland
5.	Kurt Martin Richter KG., Karl-Marx-straße 7	Bautzen/Sa.
6.	Rundfunk-Düwel, Wendische Straße 1	Bautzen/Sa.
7.	HO-Warenhaus am Alex, Alexanderplatz 2	Berlin C 2
8.	Walter Vandamme, Schönhauser Allee Nr. 121	Berlin N 58
9.	HO Haus des Kindes, Stalinallee 226	Berlin O 34
10.	HO Stalinallee, Vst. Spielwaren, Niederbarnimer Straße 26	Berlin O 112
11.	Kurt Rautenberg, Greifswalder Str. 1	Berlin NO 55
12.	Paul Voigt	Bernsdorf 150 über Hohenstein/Ernstthal
13.	Radio-Löpelt, Karl-Marx-Straße 7	Bischofswerda/Sa.
14.	Grollmitz & Reinecke, Burgstraße 45	Bitterfeld
15.	Georg Goll, Bernburger Straße 81	Calbe/Saale
16.	Fritz Maenicke	Dessau
17.	Paul Wollram, Johannisstraße 5	Dessau
18.	Morgenstern & Co., Konkordienstr. 38	Dresden-N 23
19.	Radio-Quelle, Schweriner Straße 36	Dresden-A 1
20.	HO Haushalttechnik „Modell-Expreß", Hoyerswerdaer Straße 31.	Dresden-N 6
21.	G. A. Schubert, Hüblerstraße 11	Dresden-A 53
22.	Herbert Rimbach, Sophienstraße 5	Eisenach
23.	Radio-Kästner, Lange Brücke 44	Erfurt
24.	Hans Seebrecht, Sophienstraße 13	Frankfurt/Oder
25.	Ing. Erich Lorenz, Winklerstraße 49	Frankenberg/Sa.
26.	Alfred Schöne, Korngasse 7	Freiberg/Sa.
27.	HO Industriewaren, Untere Dresdner Straße 124	Freital/Sa.
28.	HO Industriewaren, Straße des 7. Oktober Nr. 14	Gera
29.	HO Industriewaren, Dr.-Friedrichs-Straße 37/38	Glauchau/Sa.
30.	Radiohaus Stöß Inh. Rolf Klötzner, Markt 10	Glauchau/Sa.
31.	Alfred Bernhard, Luisenstraße 15	Görlitz
32.	HO Elektrowaren, Straße der Freundschaft 56	Greifswald
33.	Karl Pocher, Lange Straße 14	Grimma/Sa.
34.	Walter Vesterling, Lichtengraben 3	Halberstadt
35.	Eduard Schmid, Steinweg 1	Halle/Saale
36.	Gotthilf Bohne Inh. Joh. Schneider, Weinkellerstraße 31.	Hohenstein/Ernstthal
37.	Radio-Henkel, Poststraße 53	Karl-Marx-Stadt
38.	Erich Doberenz, Mühlenstraße 24	Karl-Marx-Stadt
39.	Otto Rödiger, Potsdamer Straße 6	Königs Wusterhausen
40.	Hinkel & Kutschbach, Nachf., Neumarkt 31–33	Leipzig C 1
41.	P. A. Holtzhauer, Karl-Heine-Str. 83	Leipzig W 31
42.	Elektro-Mechanik R. Pinder, Schuhmachergäßchen 5	Leipzig C 1
43.	HO Warenhaus I, Neumarkt 38	Leipzig C 1
44.	Curt Güldemann, Erich-Ferl-Straße 11	Leipzig C 5
45.	Alfred Nitsche, Altranstädter Straße 44	Leipzig W 32
46.	Radio-Panier, Reichsstraße 1–9	Leipzig C 1
47.	HO Kreis Luckenwalde, Ernst-Thälmann-Straße 35	Luckenwalde
48.	Heinz Nosseck, Halberstädter Str. 126	Magdeburg
49.	HO Industriewaren Bastlerbedarf, Wolfenbütteler Straße 66.	Magdeburg
50.	Siegfried Findeisen, Marienstraße 13	Meerane/Sa.
51.	Johannes Keil, Kurt-Hein-Straße 15	Meißen/Sa.
52.	Karl Rockstroh, Markt 29	Mittweida
53.	Bernhard Täumer	Neukirchen über Crimmitschau
54.	Ing. Gerhard Haase, Karl-Marx-Str. 19	Oelsnitz/Erzgebirge
55.	Rudenz Grießbach, Inh. Walter Grießbach, Grünthaler Straße 16	Olbernhau/Sa.
56.	Rundfunk-Bothe, Hornhäuser Str. 91	Oschersleben/Bode
57	Paul Neuberger, Pestalozzistraße 31	Plauen/Vogtland
58.	Erich Klapproth	Plauen/Vogtland
59.	HO Industriewaren, Krausenstraße 2	Plauen/Vogtland
60.	Emil Kühn, Röderstraße 6	Radeberg/Sa.
61.	Radio-Domann, Stalinstraße 108	Radebeul 1
62.	F. H. Lichtenberger, Kirchstraße	Roßwein
63.	HO Spielwaren, Markt 7	Reichenbach/Vogtl.
64.	Wilh. Kleesten, Schröderstraße 45	Rostock
65.	Saalfelder Kinderstube Inh. Horst Jahr	Saalfeld/Saale
66.	Rundfunk-Fachgeschäft für Rundfunk und Elektronik, Karl-Marx-Straße 17	Sebnitz/Sa.
67.	Walter Simon, Markt 22	Schmölln Bez. Lpz.
68.	Erich Papenbrock, Salzer Straße 4	Schönebeck/Elbe
69.	Produktionsgenossenschaft des dienstleistenden Handwerks	Stalinstadt
70.	Walter Oelmann, Greifensteinstraße 5	Thum/Erzgebirge
71.	Konsum-Genossenschaft	Werdau
72.	Willy Schulz, Juristenstraße 11	Wittenberg
73.	Hans Hellstein jr., Badstubenvorstadt	Zeitz
74.	Rudolf Pfefferkorn, Stalinstraße 28	Zwenkau
75.	Paul Queck, Hauptstraße 10–12	Zwickau/Sa.
76.	Geschenkhalle am Fritscheplatz, Marienthaler Straße 93	Zwickau/Sa.

Rainer Voß, Jena

DAS DEUTSCHE MUSEUM IN MÜNCHEN

„Das Deutsche Museum ist nicht nur eine Stätte der Belehrung für das ganze Volk, . . . es ist vor allem auch ein Denkmal deutscher Einigkeit. Nicht ein Staat, nicht ein Land hat das Deutsche Museum errichtet, es hat den Namen Deutsches Museum, weil die ganze deutsche Nation es geschaffen hat.“ *Oscar v. Miller*

München, die 800 Jahre alte Stadt an der hellgrünen Isar, hatte schon immer die Fähigkeit, Altes und Neues miteinander harmonisch zu vereinen. Dazu gehören nicht nur die Vielheit der Architekturen und Grünanlagen, sondern auch das spürbare Wirken der Kunst und die Pflege der technischen Wissenschaften im gesamten Leben der Stadt.

In dieser Atmosphäre des Aufgeschlossenseins für Kunst, Wissenschaft und Technik fand Oscar v. Miller im Jahre 1903 einmütige Zustimmung für seinen Gedanken, ein Deutsches Museum zu gründen.

Ein Deutsches Museum sollte errichtet werden, der Entwicklung der Naturwissenschaft und Technik gewidmet, eine lebendige Geschichte des Forschungs- und Erfindergeistes aller Zeiten und Länder, eine Quelle historischer Erkenntnis für die Gelehrten, eine Fundstätte fruchtbarer Ideen für den Techniker, Vorbild und Ansporn für das ganze Volk.

Und es war Georg Krauß, der Altmeister des Lokomotivbaues, der als der erste das Vertrauen in die Sache durch die Tat bezeugte. Seine namhafte Stiftung bildete den Grundstock für die Errichtung des Museums.

Aber durch einen unseligen Krieg wird der Bau gehemmt und erst 1925 kann das Sammlungsgebäude auf der von der Isar umrauschten Museumsinsel eröffnet werden. Schrittweise wird der Gesamtbau durch die Bibliothek und den Kongreßsaal erweitert.

Wenn in dieser Zeit anschließend das Deutsche Museum bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges von annähernd zehn Millionen Besuchern jeden Alters aus den verschiedensten Kreisen und Ländern der Welt aufgesucht wurde, so ist dies offenbar ein Beweis dafür, daß man es nicht als ein Museum für Fachleute betrachten kann, sondern darüber hinaus als eine Bildungsstätte im weitesten Sinne.

Als der zweite Weltkrieg beendet, zeigte es sich, daß auch dieser nicht spurlos am Deutschen Museum vorübergegangen war. Spreng- und Brandbomben hatten ein entsetzliches Zerstörungswerk in einigen Hallen und dem Garten angerichtet. Aus diesen Verwüstungen mußte das Deutsche Museum aus eigener Kraft wiedererstehen; mühsam brachte es die Mittel auf, denn es ist keine staatliche, sondern eine selbständige Institution. Der Wiederaufbau vollzieht sich teilweise jetzt noch, brachte aber zum anderen die Gelegenheit, die Sammlungen zu modernisieren und sie dem heutigen Zustand von Wissenschaft und Technik anzupassen. Ein überzeugendes Beispiel ist die Abteilung Elektrotechnik, wenn auch die Lokomotiven dadurch heimatlos wurden. Ihr neues Heim erhielten diese inzwischen in der Halle der Kraftwagen.

Dem Interesse des Eisenbahnliebhabers entsprechend, soll die Eisenbahnsammlung näher erläutert werden. Man mag enttäuscht sein, daß der Eisenbahn nur wenig Platz im Verhältnis zur möglichen Stoffülle eingeräumt wurde, sie muß mit dem Kraftwagen eine Halle teilen. Man hätte ihr mehr gewünscht, aber es darf nicht vom befangenen Blick des Eisenbahnliebhabers geurteilt werden und man muß dankbar sein, daß überhaupt eine neue Heimstatt gegeben werden konnte, nachdem gerade die alte Halle der Lokomotiven mit am schwersten durch Bomben betroffen worden war. Wertvolle Originale sind unwiederbringlich dahin. Die verbliebenen Sammlungsstücke konnten jedoch durch die Wiedereinrichtung der Sammlung nach neuzeitlichen Gesichtspunkten aufgestellt werden, und was heute auf der etwa 15 × 60 Quadratmeter großen Fläche untergebracht ist, von Ballast und Störendem bereinigt, stellt eine zwar kleine, aber geschlossene Sammlung dar.

Um mit der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn zu gehen, ist erst die linke Seite der Halle, die Entwicklung des Kraftwagens, zu durchlaufen. Auf diese Weise beginnt man den historischen Werdegang mit der

Entwicklung der Lokomotive,

deren erste brauchbare Vertreterin, die „Puffing Billy“, eine getreue Nachbildung des Originals, das selbst in London steht, in Naturgröße aufgestellt wurde. Links von ihr in einer Glasvitrine als Modell die durch die Wettfahrt bei Rainhill berühmt gewordene „Rocket“, hergestellt nach Originalzeichnungen von Stephenson. Die Entwicklung der deutschen Lokomotiven wird an weiteren Modellen im Maßstab 1 : 10 demonstriert. Eine dieser historischen Maschinen wird in Naturgröße als getreue Nachbildung der von Borsig erbauten „Beuth“ aus dem Jahre 1841 gezeigt. Weitere Lokomotivmodelle aus den Jahren 1861 bis 1905 lassen, dem Voranschreiten der Technik entsprechend, die Anpassung der Lokomotiven für die verschiedenen Verwendungszwecke erkennen.

Aus dieser Zeitperiode stammt auch die Originallok von Maffei (1874) die, durch Kessel, Führerhaus und Tender der Länge nach geschnitten, ein höchst lehrreiches Objekt darstellt. Leider kann diese 1 B Schnellzuglok noch nicht wie früher durch einen Motor in Betrieb gesetzt werden. Zu entsprechenden Vergleichen mit dieser Maschine regt der Führerstand der Maffei S 3/6 Baureihe 18 an, die bis zum Jahre 1950 in Dienst gestanden hat. Es wurden das Führerhaus und der daran anschließende Kesselschuß mit Feuerbüchse aufgestellt. Durch Bühnen können Führerstand und Kesselteil eingesehen werden. Es folgen die Kesselschnitte von Dampflokmodellen, wodurch es wiederum möglich ist, Vergleiche anzustellen, hier zwischen der Baureihe 78 und der Baureihe 03. In einer anschließenden Nische lassen sich Steuerungen im geschnittenen Flachmodell durch Hebel und Kurbeln in Bewegung setzen und veranschaulichen die Arbeitsweise der Umsteuerung und der Schieber und Kolben.

Die Entwicklung der Eisenbahnwagen

wird nur im Modell gezeigt. Angefangen vom vollständigen Zug der Ludwigseisenbahn aus dem Jahre 1835 und dem ersten Durchgangswagen von 1845 bis zum Abteilwagen des Jahres 1884. Die Bahnpostwagen sind mit drei Modellen vertreten, während acht Güterwagenmodelle die Entwicklung von 1863 bis 1928 aufzeigen. Ein Stand mit Bremsen stellt der alten Heberleinbremse mit Leine die moderne Kunze-Knorr-Druckluftbremse gegenüber. Auch

die Entwicklung der Triebwagen

wird nur im Modell erläutert. Sie reicht vom Jahre 1882 bis 1940. Besonders auffallend sind ein zweistöckiger Dampftriebwagen von 1882 und der Rekorddrehstromtriebwagen von 1903 mit 2000 PS und einer erreichten Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Als Originalstück wurde zu dieser Abteilung ein Schnelltriebwagen-Motor aus der Zeit von 1932, Maybach 12 Zylinder-Diesel aufgestellt.

Die Entwicklung der elektrischen Lokomotive

wird eingeleitet von der ersten brauchbaren elektrischen Lokomotive der Welt. Das ausgestellte Original wurde 1879 von Siemens konstruiert und wurde durch 160 Volt Gleichstrom angetrieben. Die Weiterentwicklung wird durch einen modernen Elektromotor mit 6000 Volt und 115 PS demonstriert. Als letztes Original und größtes Stück dieser Ausstellung fällt die erste elektrische Vollbahnlokomotive Europas aus dem Jahre 1899 auf. Die Maschine stand bis 1933 im Dienst der Schweizerischen Bundesbahn und brachte es auf 600 000 Fahrtkilometer.

Aus dieser Aufzählung der Ausstellungsstücke der Sammlung Eisenbahn ist ersichtlich, daß ihre Anzahl relativ klein ist. Man hat sich jedoch wissentlich diese Beschränkung auferlegt, denn es kann nur jeweils ein Ausschnitt aus der Entwicklung gegeben werden. Sicherlich läßt es sich noch mit manchem Stück erweitern. Es gilt aber zu beachten, daß das Deutsche Museum kein Eisenbahnmuseum, sondern ein Museum der Wissenschaft und Technik ist, und seine Aufgabe darin besteht, die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Wissenschaften und Techniken herzustellen und sichtbar werden zu lassen.

Literaturnachweis:

Deutsches Museum: Amtlicher Führer durch die Sammlungen, 1925

Deutsches Museum: Rundgang durch die Sammlungen, 1942.

Fünzig Jahre Deutsches Museum, 1953.

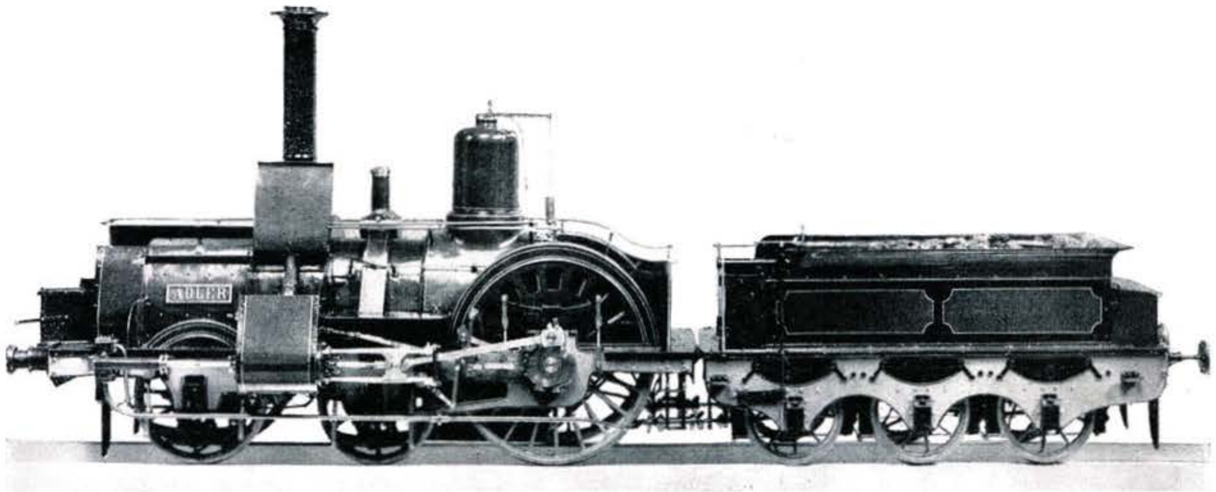
Bild 1 Crampton'sche Schnellzuglokomotive der Badischen Staatsbahn aus dem Jahre 1854.

Bild 2 Nachbildung der bekannten englischen Lokomotive „Puffing Billy“ (1813).

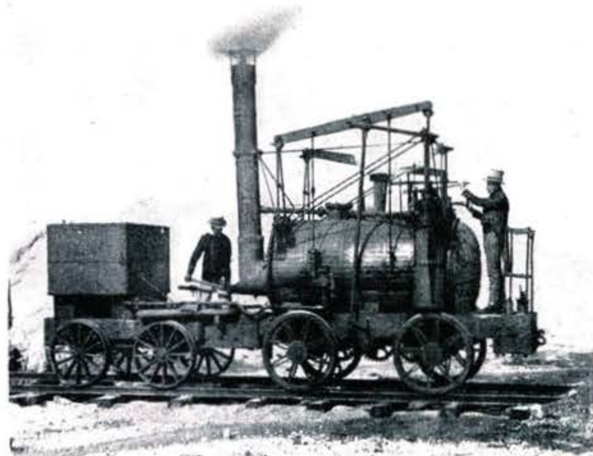
Bild 3 Erste elektrische Vollbahn-Lokomotive Europas im Jahre 1899, von der Firma Wintherthur & Boveri für die Burgdorf-Thun-Bahn gebaut.

Bild 4 Die bayrische S 2/5 „Frauendorfer“, im Jahre 1905 von Anton Hammel bei Maffei konstruiert.

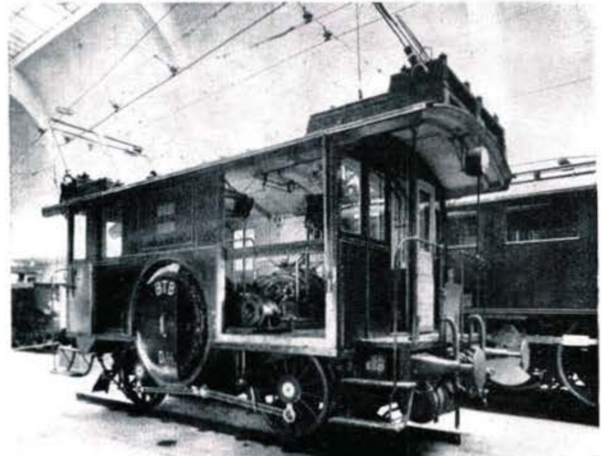
Bild 5 Die Entwicklung der Personenwagen von 1840 bis 1884.



1

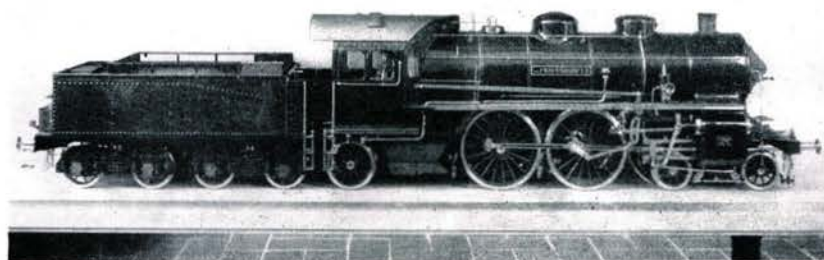


2

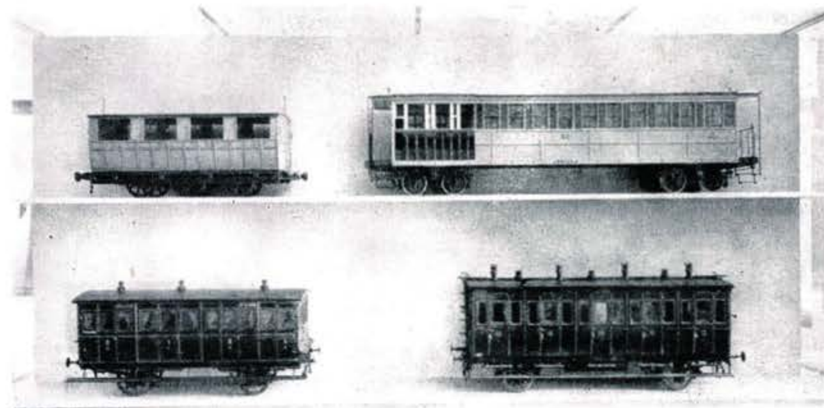


3

Fotos: Deutsches Museum, München



4



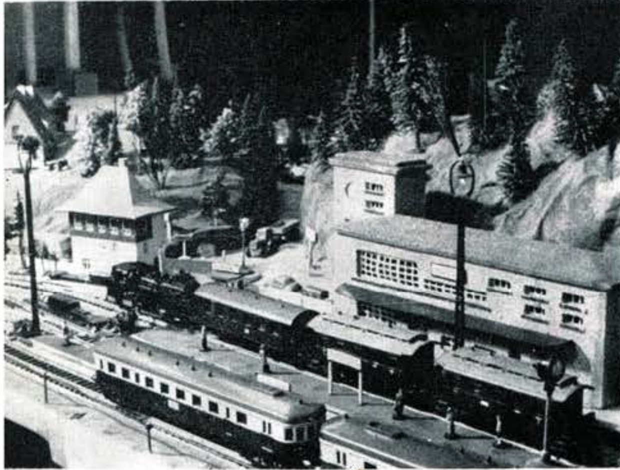
5

DAS DEUTSCHE MUSEUM IN MÜNCHEN

Als großer Liebhaber...



1



2

Bild 1 Gesamtüberblick über die Anlage.

Bild 2 Im Kleinstadt-Bahnhof „Neustadt" herrscht gerade einmal Hochbetrieb. Der Eiltriebwagen aus der Großstadt hat Übergangsreisende zum nahen Kurort mitgebracht.

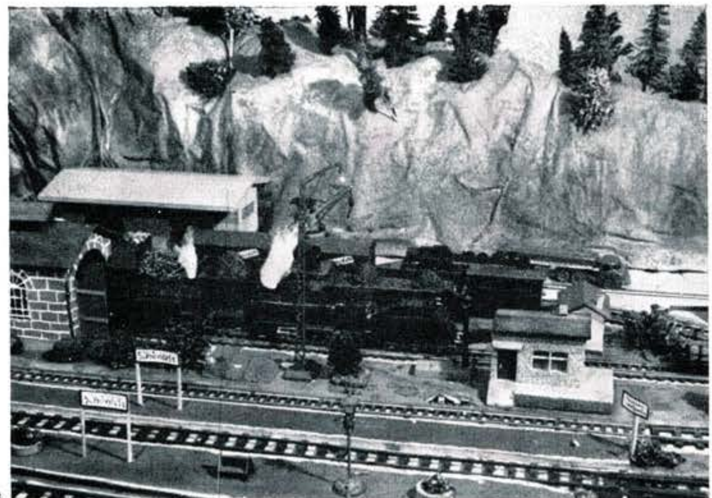
Bild 3 Und hier das kleine Bahnbetriebswerk sowie die Güterabfertigung des Bahnhofs „Schönfels".

Bild 4 Herr K. will sich noch mit dem zuständigen Forstwirtschaftsbetrieb wegen Aufforstung in Verbindung setzen. Scheinbar wurde in diesen Waldungen einmal Raubbau getrieben, daher die Kahlflächen.

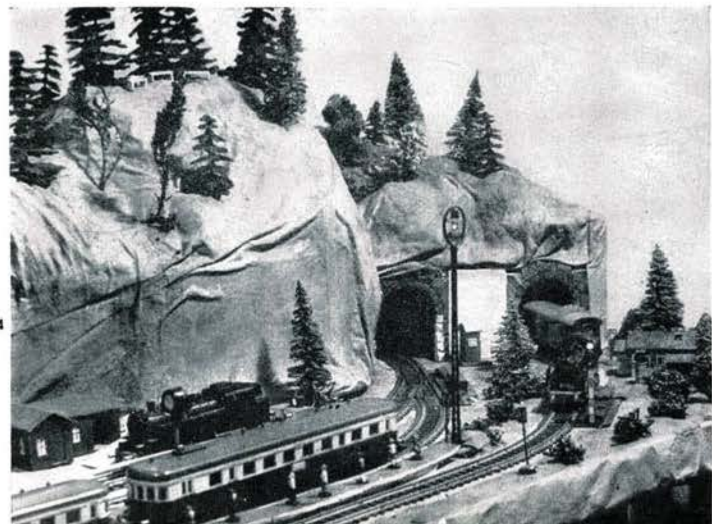
... kleiner Eisenbahnen entpuppt sich unser Leser Johannes Käuffelin aus Auerbach im Vogtland.

Er gesteht uns ein, daß er schon seit vielen Jahren diese Liebe hegt. Vermutlich hat Herr K. es gut verstanden, durch sein Hobby nicht die Eifersucht der holden Gattin zu entfachen, denn großzügig gestattet sie ihm den Betrieb im Heim.

Herr K. verwendet nur Industriematerial und gestaltet lediglich die Landschaft selbst.



3



4

Ing. KLAUS GERLACH, Berlin

Das neue Signalbuch der DR

Новые сигналы Герм. Гос. Жел. Дор. (продолжение)

The new signal book of „Deutsche Reichsbahn" (DR) (continuation)

Nouveau règlement des signals au chemin de fer national allemand (continuation)

DK 656.251

1. Fortsetzung

Signal Hl 9 „Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h!" (Bilder 18 a und 18 b)

a) Für 40 km/h: Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht.

b) Für 60 km/h: Ein gelbes Blinklicht, darunter ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen.

Signal Hl 10 „Höchstgeschwindigkeit ermäßigen! — ‚Halt' erwarten!" (Bild 19)

Ein gelbes Licht.

Signal Hl 11" „Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen! — ‚Halt' erwarten!" (Bild 20)

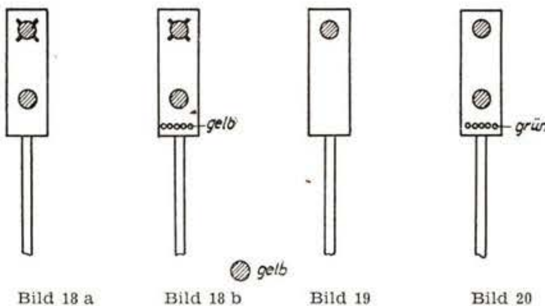


Bild 18 a Bild 18 b Bild 19 Bild 20

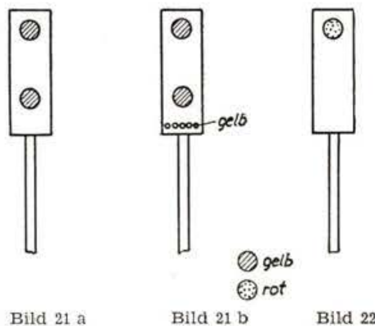


Bild 21 a Bild 21 b Bild 22

Ein gelbes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem grünen Lichtstreifen.

Signal Hl 12 „Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen! — ‚Halt!' erwarten!" (Bilder 21 a und 21 b)

a) Für 40 km/h: Zwei gelbe Lichter untereinander.

b) Für 60 km/h: Ein gelbes Licht, darunter ein gelbes Licht mit einem gelben Lichtstreifen.

Signal Hl 13 „Halt für Züge und Rangierabteilungen!" (Bild 22)

Ein rotes Licht.

Hl-Signale, die im verkürzten Bremswegabstand stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht am Signalschirm kenntlich gemacht. Vorsignalwiederholer zeigen das gleiche Bild. Sie sind nicht mit Vorsignaltafel und Vorsignalbaken ausgerüstet.

Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

Signal Zs 1 — Ersatzsignal — „Am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren!" (Bilder 23 a und 23 b)

a) Drei weiße Lichter in Form eines A.

b) Ein weißes Blinklicht.

Signal Zs 2 — M-Tafel — „Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen Auftrag vorbeifahren!"

Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem M in lateinischer Schreibschrift.

Signal Zs 3[1]) — R-Tafel — „Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen!" (Bild 24)

Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten.

Signal Zs 4 — Richtungsanzeiger — „Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung!"

Formsignal: Ein weißer Buchstabe auf schwarzer Tafel.
Lichtsignal: Ein weißleuchtender Buchstabe.

Das Signal gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht. Es wird auch angewendet, wenn dem Lokführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil angezeigt werden soll.

Geschwindigkeitsanzeiger und Frühhaltanzeiger

Signal Zs 5 — Geschwindigkeitsanzeiger — „Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden!"

Formsignal: Eine gelbe Kennzahl auf dreieckiger schwarzer Tafel mit weißem Rand. Die Tafel steht in der Regel auf der Spitze, bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.

Lichtsignal: Eine gelbleuchtende Kennzahl.

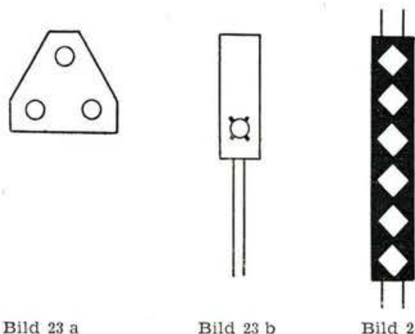


Bild 23 a Bild 23 b Bild 24



Bild 25 Bild 26 Bild 27

Die Kennzahlen bedeuten: 3 = 30, 6 = 60 km/h Geschwindigkeit.

Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger — „Der Einfahrweg ist besonders kurz!"

Formsignal: Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann die Spitze nach oben zeigen.

Lichtsignal: Zwei gelbleuchtende senkrechte Lichtstreifen nebeneinander.

1) Tritt bei der DR erst auf besondere Anordnung in Kraft.

Signal Zs 7 — Gleiswechselanzeiger — „Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis!"

Ein weißleuchtender schräger Lichtstreifen. Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben gibt die Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

Gleissperrsignal (Gsp)

Signal Gsp 0 „Halt! Fahrverbot!" (Bild 25)
Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

Signal Gsp 1 „Fahrverbot aufgehoben!" (Bild 26)
Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

Gleissperrsignale, die in Grundstellung das Signal Gsp 1 zeigen, sind durch eine am Signalmast angebrachte weiße runde Scheibe mit schwarzem und weißem Rand gekennzeichnet.

Wo die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein soll, sind bei Signal Gsp 0 bei Tage zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagerecht nebeneinander sichtbar. Bei Signal Gsp 1 ist bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht sichtbar.

Die Signale El 3, El 4 und El 5 sind bei Dunkelheit beleuchtet.

Signal El 6 „Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern!" (Bild 33)

Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat.

Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise keine Fahrleitung hat, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt. Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis des geraden Zweiges oder bei Krümmungen des schwächer gekrümmten Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat. Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abzweigt. Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und haben mehrere Gleise keine Fahrleitung, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden. Das Signal wird bei Dunkelheit nur beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert (Bild 34)

Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

Signal Sp 1 „Nachschieben einstellen!"
Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe.

Signal Sp 2 „Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!"

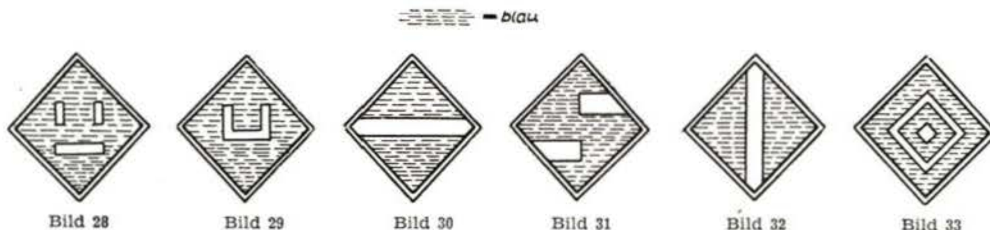


Bild 28 Bild 29 Bild 30 Bild 31 Bild 32 Bild 33

Signal Gsp 2 „Gleissperre ist abgelegt!" (Bild 27)

Ein senkrechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe. Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

Die El-Signale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrundeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen. Wo die Rückseite kein Signal der Gegenrichtung zeigt, ist sie grau.

Signal El 1 — Ausschaltsignal — „Ausschalten!" (Bild 28)

Ein zerlegtes weißes U. Es befindet sich rechts vom Gleis.

Signal El 2 — Einschaltsignal — „Einschalten erlaubt!" (Bild 29)

Ein geschlossenes weißes U. Es befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis.

Signal El 3 — Bügel ab - Signal „Bügel ab!" (Bild 30)
Ein waagerechter weißer Streifen. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis.

Signal El 4 — Bügel ab - Ankündesignal — „Signal ‚Bügel ab!' erwarten!" (Bild 31)

Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte waagerechte weiße Streifen. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis.

Signal El 5 — Bügel an - Signal „Bügel an!" (Bild 32)
Ein senkrechter weißer Streifen. Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis.

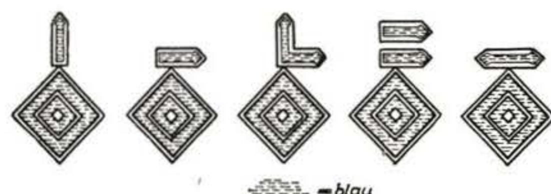


Bild 34

Quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand.

Signal Sp 3 „Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!"

Auf Signal Sp 2 ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.

Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert. Das Signal Sp 1 steht rechts vom Gleis. Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

Fortsetzung Heft 11/1959

Berichtigungen

Im Heft 9/59 auf Seite 253, rechte Spalte, wurden Zeilen vertauscht, die zu Irrtümern führen. Unter Signal Vf 1 muß es richtig heißen: Die runde Scheibe liegt waagerecht, als Nachtzeichen erscheint ein grünes Licht. Unter Signal Vf 2 muß es richtig heißen: Die runde Scheibe steht senkrecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze nach rechts abwärts. Als Nachtzeichen ... usw.

Im Heft 7/59 auf Seite 189, rechte Spalte, muß es richtig heißen: OKl 27 (nicht OKk) ist eine 1'C1' (nicht 2'C) ... Ty 43 (nicht Ty 42) ist ... usw.

Wir bitten, die Fehler zu entschuldigen.

Die Redaktion

Für unser LOKARCHIV

Ing. KLAUS GERLACH, Berlin

Güterzuglokomotive der Baureihe 58^{30}

Товарный паровоз серии 58^{30}

Goods train locomotive serie 58^{30}

Locomotive pour trains de marchandises de la série 58^{30}

DK 621.132.62

Es ist allgemein bekannt, daß ein großer Teil unserer Dampflokomotiven überaltert ist, besonders solche Baureihen, die noch in hohen Stückzahlen vorhanden sind. Da andererseits die Dampflokomotive noch auf viele Jahre hinaus den Hauptanteil der Zugförderung bewältigen muß, ist eine Verjüngung des Parks unumgänglich. Wenn auch nach 1945 eine ansehnliche Zahl Neubaulokomotiven schon wieder in Dienst gestellt werden konnte, so ist doch die Auffrischung von dieser Seite her noch nicht allzusehr spürbar. Die Deutsche Reichsbahn entschloß sich daher, einige Lokomotivbaureihen zu rekonstruieren. Davon werden besonders solche Baureihen betroffen, die noch über drei Erhaltungsabschnitte und mehr in Dienst bleiben sollen. Der Gebrauchswert einer rekonstruierten Lokomotive soll sich auf etwa 80 bis 90 Prozent des Wertes einer Neubaulokomotive stellen, währenddessen die Kosten der Rekonstruktion nur bei 50 bis 60 Prozent der Beschaffungskosten einer Neubaulokomotive liegen.

Neben den Baureihen 50 (nach Rekonstruktion BR 50^{35}) und 39^{0-2} (nach Rekonstruktion BR 22) ist auch die BR 58^{10-21} (nach Rekonstruktion BR 58^{30}) in das Rekonstruktionsprogramm aufgenommen worden.

Die Baureihe 58^{10-21} mit der früheren Länderbezeichnung G 12 der Preußischen Staatsbahn ist eine dreizylindrige Lokomotive, die besonders auf den Gebirgsstrecken eingesetzt wird. Die erste Lok wurde im Jahre 1917 geliefert, ihr Alter beträgt also etwa 40 Jahre. Die Lokomotive kann noch nicht als verbraucht angesehen werden, zumal schon einige Bauteile der typischen Einheitsbauart entsprechen. Nachteilig ist aber an dieser Baureihe, daß die Leistung des Kessels zum Verbrauch der Dampfmaschine sehr ungünstig liegt. Weiterhin hat die Lok auch keine besondere Laufeigenschaft, die in der Hauptsache in der konstruktiven Durchbildung der Steuerung liegt. Natürlich wirken sich hier auch die Druckausgleicher und Luftsaugeventile negativ aus. Die Vielgestaltigkeit der Steuerung und damit ein großes Gesamtspiel läßt schon nach einer geringen Laufleistung die innere Dampfverteilung ungünstig werden. Eine Generalreparatur nach der vorhandenen Konstruktion ausgeführt würde zwar eine Gesundung der Lokomotive bedeuten, kann aber nicht die konstruktiven Mängel beseitigen. So erhielt die rekonstruierte Lok der Baureihe 58^{10-21} einen nach den neuesten Gesichtspunkten gestalteten, vollkommen geschweißten Kessel, der das Mißverhältnis der alten Lokomotive beseitigte. Damit war auch die Änderung des Rahmens notwendig, der vorn und hinten verlängert werden mußte, um den länger gewordenen Kessel tragen zu können. Wie bei den anderen rekonstruierten Lokomotiven und neuerdings auch wieder bei der Serie der Neubaulokomotive der Baureihe 23^{10} ist im Kessel der altbewährte Schmidt & Wagner-Regler, jedoch mit Seitenzugbetätigung, eingebaut worden. In der Mitte des Rahmens wurde ein neuer Pumpenträger, der auf der rechten Seite die Luftpumpe und auf der linken Seite die Mischvorwärmerpumpe trägt, angeordnet. Die Lok ist nach den neuen Erfahrungen mit einer Mischvorwärmeranlage ausgerüstet, deren Pumpe eine Förderleistung von 250 l/min besitzt. Die zweite Speiseeinrichtung ist wie bisher eine Dampfstrahlpumpe von 250 l/min Förderleistung. Durch die neuen Aggregate war auch die Verlegung der Rohre und Züge notwendig. Diese Verlegung kann bei der ersten rekonstruierten Lok noch nicht befriedigen, weil die vielen Rohre der Mischvorwärmeranlage doch das glatte Bild der Lokomotive sehr beeinträchtigen. Bei den folgenden Umbauten soll dann auch eine bessere Lösung gesucht werden. Ein Problem war die Anordnung der mittleren Steuerung. Eine zweite Kropfachswelle mit Steuerexzenter einzubauen, wendete man wegen der komplizierten und teueren Herstellung nicht an. Vielmehr lehnte man sich an die Steuerung der Personenzuglok 39^{0-2} an. Von der hinteren Kuppelachse wird der Antrieb der Innensteuerung abgeleitet. Die Bewegung wird dann durch eine Übertragungswelle zwischen dem Treibradsatz und der 4. Kuppelachse auf die Innenschwinge, die als Schlitzschwinge mit einseitiger Lagerung ausgebildet ist, übertragen. Für die Außensteuerung wurden Hängeeisen verwendet, weil auch die Steuerstange höher gelegt worden ist.

Infolge der veränderten Steuerung und auch durch den Neubaukessel mußte der Innenzylinder der Lok vollkommen geändert werden. So wurde denn von dem Herstellerwerk der innere Dampfzylinder in Schweißkonstruktion mit einer 1:30 geneigten Schieberkammer hergestellt. Als Vorbild der Schweißkonstruktion dienten solche in der Tschechoslowakei hergestellten Dampfzylinder.

Bild 1 Lokomotive der Baureihe 58^{30} (ehemalige Baureihe 58^{10-21}



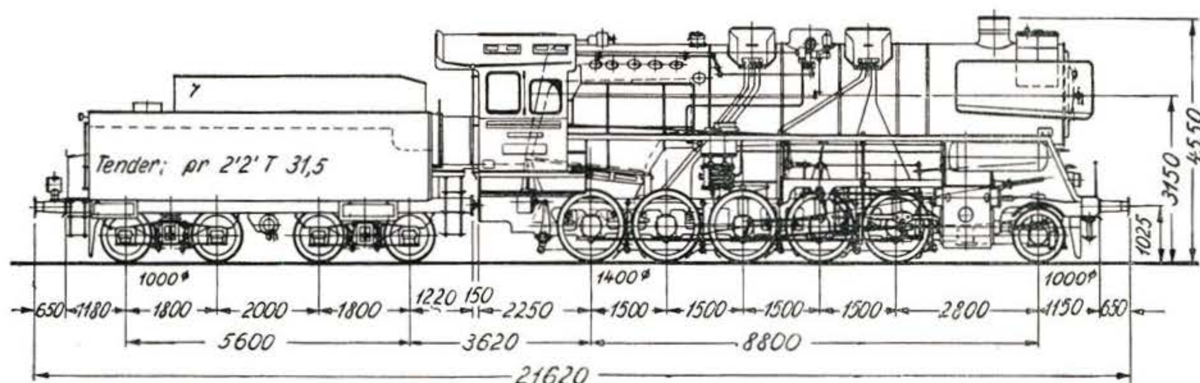


Bild 2 Maßskizze der Baureihe 58^{30}.

Da die Versuchsergebnisse mit dem Trofimov-Druckausgleich-Kolbenschieber sehr günstig ausgefallen sind (er ergibt von den bisher bekannten Druckausgleich-Kolbenschiebern die beste Leerlaufeigenschaft) ist dieser nach dem sowjetischen Vorbild gebaute Schieber auch bei der rekonstruierten Lok vorgeseehn worden.

Die Lokomotive erhielt das für die Neubaulokomotiven der Baureihe 23^{10} entworfene Führerhaus und Witte-Windleitbleche. Die hochtönende Dampfpfeife wurde durch die tieftönende der Einheitsbauart ersetzt. Neu ist auch, daß der Aschkasten am Rahmen befestigt wird und die Luftzuführung seitlich unter dem Bodenring erfolgt.

Einige Daten der Baureihe 58^{30}:

Betriebsgattung	G 56.16
Abgekürzte Bezeichnung	1'Eh3
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Zylinderdurchmesser	3×570 mm
Kolbenhub	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1400 mm
Laufraddurchmesser	1000 mm
Betriebsdruck	16 atü
Rostfläche	3,71 m^2
Verdampfungsheizfläche	172,3 m^2
Überhitzerheizfläche	67,5 m^2
Anzahl der Rauchrohre	38
Anzahl der Heizrohre	124
Wasserinhalt (Tender)	31,5 m^3
Kohleninhalt (Tender)	8 t

WERKSTATT *Tips*

Herstellung von Fenstergittern

Für Post- und Gepäckwagen benötigen wir beim Selbstbau meist Fenstergitter, die sich nicht von jedem immer leicht herstellen lassen. Ich wähle folgende Methode: Man zeichne die Struktur des Gitters auf Millimeter-Papier vor. Danach hefte man Zelluloid von etwa 0,5 mm Stärke darüber und ziehe die Linien sorgfältig mit Hilfe eines Lineals und eines spitzen Gegenstands, wie eine Schere, nach. Die Scheibe muß dann ein wenig größer als die vorgesehene Fensteröffnung ausgeschnitten werden. Sie wird dann mit der aufgerissenen Seite nach innen aufgeleimt. Da die Risse um die Scheibenstärke zurückspringen, wirkt das Fenstergitter recht natürlich.

Gerhard Finger, Hoyerswerda

Biegen von Sperrholz

Dünne Sperrholzteile lassen sich ohne vorheriges Biegen unmittelbar aufleimen. Wichtig ist dabei nur, daß sie bis zur vollständigen Erhärtung des Klebstoffs aufgepreßt werden können. Kleinere Biegeradien erzielt man, wenn die Teile in warmes Wasser gelegt und dann auf oder in eine Lehre gespannt werden. Bei dicken Sperrholzteilen, die gebogen werden sollen, prüfe man zunächst das Sperrholz auf sein Verhalten im warmen Wasser. Zu diesem Zweck wird erst ein kleines Stückchen des zu verwendenden Sperrholzes gekocht und einige Stunden im gleichen Wasser liegen gelassen. Lösen sich die einzelnen Schichten voneinander ab, was bei schlechter Leimung leicht der Fall sein kann, so eignet sich das betreffende Holz nicht. Hat man eine entsprechende Sperrholzart ermittelt, so schneide man die Teile mit der Laubsäge aus. Die äußeren Umgrenzungslinien werden dabei etwas größer gehalten, Fenster und dgl. können jedoch schon jetzt auf das richtige Maß zugeschnitten werden. Nachdem das Werkstück einen halben Tag lang im Wasser gelegen hat, wird es auf eine Lehre gespannt oder mit Reißnägeln angeheftet. Dann läßt man es mindestens einen Tag lang trocknen und leimt das gebogene Werkstück an die entsprechende Stelle. Man erspart sich viel Ärger, wenn man zuerst ein Probestück biegt. Die Biegelehre selbst kann aus irgendeinem Stück Holz geschnitten werden. Die im Wasser gebogenen Sperrholzstücke werden immer etwas spröde. Bevor die Fensterkanten usw. nachgefeilt werden können, soll man sie daher einige Male mit Schellack oder Firnis gestrichen haben. Es ist unmöglich, Sperrholz nach allen Richtungen zu biegen. Soll ein etwas kompliziertes Stück hergestellt werden, so muß man es aus mehreren Teilen zusammensetzen. Vorteilhaft ist auch, die einzelnen Teile zuerst aus Karton oder Pappe zuzuschneiden und anzupassen. Wie schon erwähnt, probiere man die Biegearbeiten nicht gleich an einem Wagenmodell, sondern unternehme zuerst Versuche aller Art, um eine gewisse erforderliche Übung zu besitzen.

Anregungen für den Hausbau

Einen täuschend ähnlichen Edelputz erhält man, wenn die Mauerfläche mit einer weißen Kunstharzfarbe satt gestrichen wird und man darauf in noch nassem Zustand feinsten Sand (Seesand) streut.

Dachziegel kann man mit einem selbstgefertigten Stempel aus einem alten Schraubenzieher herstellen, der über einer Gasflamme (rot) gehärtet wird und den man dann im Wasser schnell abkühlen muß. Damit der Stempel die innere Spannung verliert, wird er noch nachgelassen. Die Stempelseite wird vorsichtig mit Schmirgelpapier sauber gerieben und nochmals über die Flamme gehalten. Sobald eine strohgelbe Farbe sich zeigt, ist das Werkstück wiederum im Wasserbad abzukühlen. Zum Ausstanzen der Dachziegel brauchen wir als Unterlage Hartholz oder Blei, als Material verwenden wir Zeichenkarton.

Mauersteine können wir auch leicht herstellen. Der Stempel hierfür ist ähnlich dem für die Dachziegelherstellung. Es genügt dazu schon ein Stück Flacheisen, da wir ja nicht ausstanzen, sondern nur prägen. Das entsprechende Material, nämlich Pappe, ist leicht zu bearbeiten. Nachdem wir am Werkzeug einen Winkel gefeilt haben, zeichnen wir die Bohrungen an. Darauf setzen wir einen Körnerschlag an und bohren im Durchmesser von 2,75 mm etwa 2 Millimeter tief ein. Mit einem kleinen Meißel stemmen wir der Zeichnung entsprechend eine Vertiefung und feilen sie sauber. Der Grund kann ruhig rauh bleiben, nur die Ränder müssen akkurat sein, jedoch aber stumpf, damit nicht gleich eine „durchschlagende" Wirkung erzielt wird. Als Unterlage verwenden wir am besten wieder Blei oder Hartholz.

F. Busko, Leipzig

Etwas vom Feilen

Um das lästige Festsetzen der Eisenspäne in der Schlichtfeile zu verhindern, reibt man die Feile mit Kreide ein. Während der Arbeit muß die Feile dann von Zeit zu Zeit mit der Feilenbürste geputzt werden. Zum Feilen von Messing nimmt man nur neue Feilen, die für diesen Zweck ausschließlich zu verwenden und gesondert aufzubewahren sind. Sobald man einmal Eisen damit befeilte, geht das Messingfeilen nicht mehr so gut, auch Kupfer verdirbt eine Messingfeile. Zinn und Blei lassen sich recht gut mit einer Holzraspel bearbeiten.

Verkaufe Modelleisenbahn Großanlage Märklin Spur 0. Größe 4 m × 4 m. Best. aus Rheingold-Expreß, 2 Güterzüge, Schnelltriebwagen, Triebwagen der Schweizer Bundesbahn, Schienen-Zeppelin und Alpine-Bergbahn. Viel Zubehör. Preis ca. 2000 DM. Angebot an **Jäger, Sebnitz/Sa., Schließfach 1.**

Verk. 50 Stck. **Elastic-Schienen** (neuw.). Preis 40 DM. **H. Fiedler, Karl-Marx-Stadt N 15, Klarastraße 2.**

Verkaufe **Wagen, Schienen, Weichen,** elektrisches **Zubehör** usw. Spur 1. **Hellmut Marx, Herrnhut/Sa., Goethestraße 2.**

Jahrgang 1956 kompl., Jahrgang 1954 Heft 10, 1958 Heft 1 (evtl. kompl. Jahrgang 1954 und 1958) zum Liebhaberpreis zu kaufen gesucht. Angebote unter WME 1428 an DEWAG WERBUNG BERLIN, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31.

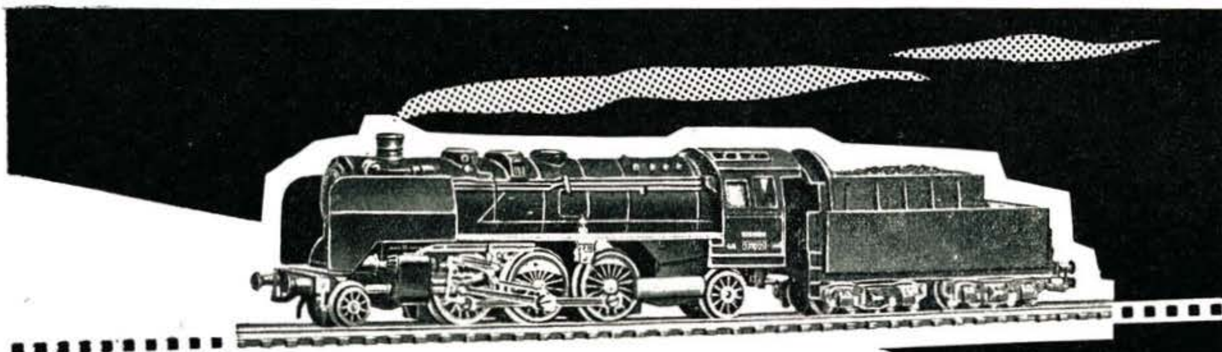
Verkaufe aus Platzmangel **Märklin-Eisenbahn** (0), 3. Ltr. Wechs. ca. 60 m Gl., 14 W., 1 Krzg., 2 Trafo, 5 Lok, 1 Sch.-Zepp., 35 Wagen aller Art, Bahnhof, Schuppen, Schaltpult, Signale u. vieles andere Zubehör. 750 DM. Angebote unter WME 1430 an DEWAG WERBUNG BERLIN, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 18/31.

Verkaufe (Taxw.) 17 m Pilz Gleis, 5 Stück Weichen rechts, 3 Stück links, 1 Stück Doppelte Kreuzungsweiche mit Antrieb. Spur H0, fast neuwertig. **Gottfried Hentschel, Elterlein/Erzgebirge, Schwarzenberger Straße 81.**

Suche 2 elektr. rechte Märklin-Weichen sowie 3 m gerade Schienen. **Hans-Peter Häußer, Kirchremda üb. Rudolstadt/Thür.**

Ich biete an: 10 Stück Weichen H0 Spur, Modell Pilz. Teilweise neuwertig, und 10 m Pilz Gleis, alles für 100 DM. **Wolfgang Scheel, Prenzlau/Uckm., Puschkinstr. 37.**





Mich können Sie
ÜBERALL verwenden

Hobeln
Beizen
Sägen
Feilen
Schrauben
Nageln
Drechseln
Schnitzen
Schleifen
Polieren

Brücol
HOLZKITT
KNETBARES U. FLÜSSIGES HOLZ

Brücol WERK
MÖBIUS, BRÜCKNER, LAMPE & CO.
MARKKLEEBERG-GROSSSTÄDTELN

MODELLBAHN-ZUBEHÖR

HO – TT Bogenlampen Läutewerke Geschützwagen
Warnkreuze Bahnhofsuhren u. a. m.

KURT DAHMER KG MECH. SPIELWAREN
BERNBURG/S., LANGE STR. 11 · TEL 27 62

Wir bitten den Fachhandel

schon jetzt seinen Bedarf bei dem Fachgroßhandel für die Saison 1959 bekannt zu geben. Der Bedarf unserer beliebten Modelle kann auch in diesem Jahr nicht voll befriedigt werden.

In Vorbereitung: Verkehrszeichen

PGH Eisenbahn-Modellbau

Plauen (Vogtl.), Krausenstr. 24

Modellbau-Technik

Wir bieten an:

Werkzeuge in großer Auswahl
Aufziehbare Eisenbahnen Spur 0
Modellbaukästen Spur H0 für Bahngelände
und schnittige Segelflugmodelle

HO STALINALLEE

Spielwaren · Berlin Stalinallee 296

TT
Zeuke

EIN NEUES ZENTRUM

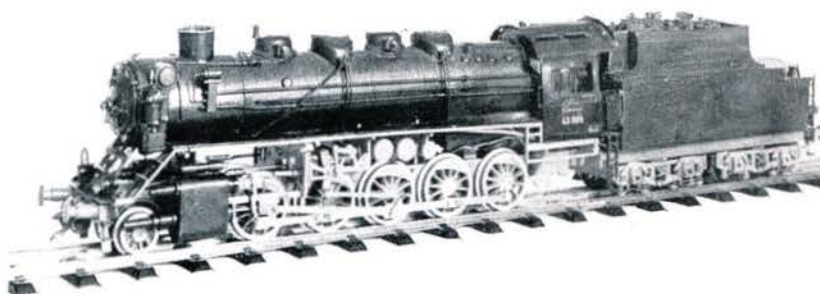
der deutschen
Modellbahnproduktion

Kataloge auf Wunsch

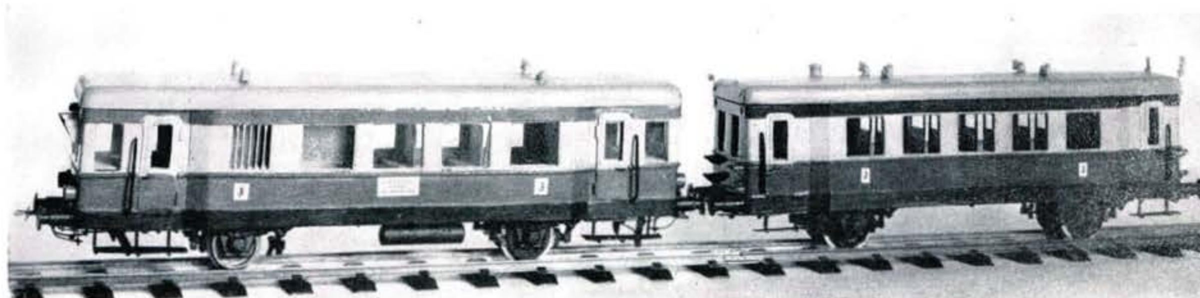
ZEUKE & WEGWERTH

KOMMANDITGESELLSCHAFT BERLIN-KÖPENICK

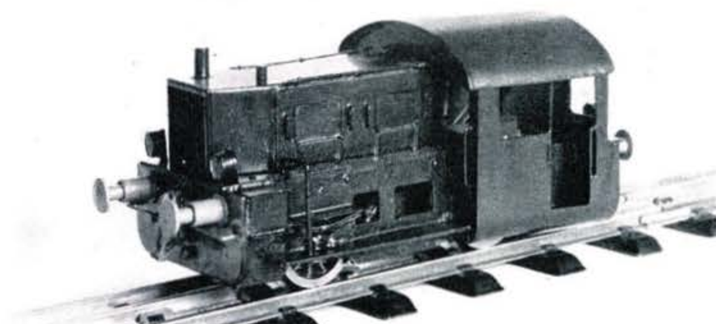
Das gute Modell



1



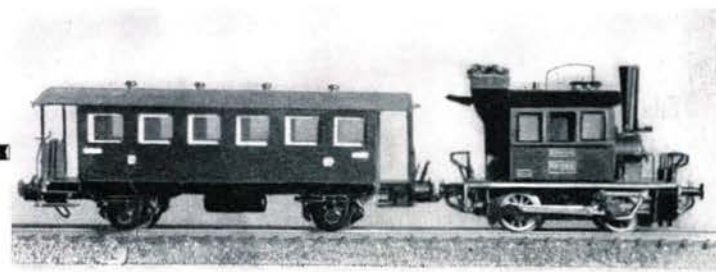
2



3



4



5

Bilder 1 bis 3
Gleich dreimal zeigt uns Herr Günther Hagedorn aus Halle a. d. S. etwas von seinen Modellbahn-Schätzen. Er schreibt uns, daß er bis auf die Räder und Motoren alles selbst herstellte. Die Modelle sind in der Baugröße 0 ausgeführt und zeugen von einer guten Präzisionsarbeit. Bild 1 gibt das Modell der schweren Güterzuglokomotive der Reihe 43 der DR wieder, das 2230 g wiegt. Auch der im Bild 2 dargestellte Nebenbahntriebwagen mit Beiwagen und Inneneinrichtung gibt seinem Hersteller kein schlechtes Zeugnis. Bild 3 stellt noch eine Kö vor, die nach unserem Bauplan im Heft 10/1955 angefertigt wurde.

Bild 4
Unser englischer Leser Gordon M. Gray aus Manchester sandte uns das Bild eines Eigenbau-O-Wagens nach britischem Vorbild. Sämtliche Teile an diesem H0-Fahrzeug sind selbst hergestellt. Das Modell war auf dem VI. Modellbahnwettbewerb zu sehen.

Bild 5
Ein etwas ausgefallenes Modell? Es handelt sich hier um eine Lokomotive der Baureihe 98[1] mit einem alten Cid-Wagen. Beides baute unser Erfurter Leser F. Krahmer in der Baugröße H0 für den VI. Modellbahnwettbewerb.

Foto: Hecker, Erfurt


Saalestadt